

K. BADIGHIN

Printre ghețurile arctice



Konstantin Badighin

P R I N T R E
G H E T U R I L E
A R C T I C I I

În românește de ANA ZELTZER
Coperta de AL. AVRAMESCU

Константин Бадигин
ТРИ ЗИМОВКИ ВО ЛЬДАХ АРКТИКИ
Издательство «Советская Россия»
1960

KONSTANTIN BADIGHIN

Printre ghețurile arcticii

EDITURA ȘTIINȚIFICĂ
BUCUREȘTI — 1962

*Însemnările comandantului
spărgătorului de gheață
„Gheorghe Sedov” despre
deriva prelungită timp de
27 luni în Oceanul Înghețat
de Nord*

DIN PARTEA EDITURII ¹

Deriva spărgătorului de gheață „Gheorghe Sedov”, care s-a desfășurat în perioada 1937-1940, a fost una dintre cele mai remarcabile expediții din istoria explorării Bazinului Arctic Central întreprinse de exploratori ruși și din alte țări.

Nava „Gheorghe Sedov” nu fusese destinată unei asemenea expediții. Fiind construită în vederea cabotajului de-a lungul coastei insulei Newfoundland și a navigării în golful Sfântului Laurențiu nu fusese construită, spre deosebire de corabia „Fram”, să reziste puternicelor presiuni ale ghețurilor. În timp ce „Fram”, grație formei bombate a centurilor lui, în cursul presiunilor exercitate de ghețuri era împins de ele în sus, corpul lui „Sedov” construit în linii drepte, trebuia să suporte toată presiunea ghețurilor.

Nava „Sedov” a putut fi menținută intactă în decursul îndelungatei derive prin Bazinul Arctic Central, numai grație curajului neobișnuit și spiritului de organizare dovedit de eroicul său echipaj care l-a apărut luptând împotriva presiunilor frecvente ale ghețurilor.

Tot atât de remarcabil este și faptul că echipajul unei nave obișnuite a flotei comerciale, printre care nu se aflau oameni de știință specialiști, a efectuat un complex întreg de observații științifice deosebit de prețioase care au îmbogățit în mod esențial cunoștințele noastre despre natura Bazinului Arctic Central.

¹ Editura „Sovetskaia Rossia”, Moscova, 1960.

Nu întâmplător întoarcerea membrilor echipajului navei „Sedov” în patria sovietică s-a transformat într-o sărbătoare a întregului popor, conferindu-se tuturor celor care au participat la derivă înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice.

Cartea comandantului navei „Sedov”, K.S. Badighin, Erou al Uniunii Sovietice, prezintă o valoare deosebită, oferindu-ne o imagine deplină a activității desfășurate de echipajul navei în timpul eroicei derive. Nu poți citi fără emoție și admirație paginile în care este relatată lupta echipajului pentru siguranța navei, hotărîrea acestuia de a renunța să fie schimbat și de a duce deriva pînă la capăt, împrejurările în care au fost efectuate lucrările de măsurare a adîncimilor oceanului.

Cartea de față va fi citită cu interes și cu folos nu numai de tinerii exploratori polari, ci și de cercurile cele mai largi de cititori.



ÎN CAPTIVITATEA
GHETURILOR

NAVELE SE ÎNDREAPTĂ SPRE EST



25 IULIE 1937. Mi-a rămas adînc întipărită în minte seara senină în care ne-am luat rămas bun de la Arhangelsk. Soarele molcom al nordului părea că se oprise în loc deasupra străvechiului oraș al pomorilor¹, revărsînd cu dărnicie asupra-i lumină și căldură. Razele piezișe alunecau peste apele întunecate ale Dvinei, peste catargele și coșurile navelor oceanice, peste uriașele stive de scînduri proaspăt tăiate. Mireasma pătrunzătoare a codrului de pini plutea deasupra orașului de parcă ar fi spus fiecărui nou sosit: „Ia te uită cum sînt, oraș al bogățiilor forestiere, al fabricilor și exportului de cherestea; pot fi recunoscut după mirosul de rășină și de rumeguș proaspăt, precum se recunoaște Astrahanul după mirosul de pește și Baku-ul după mirosul de țitei”. Cerul înalt, luminos era acoperit de nori roșietici, transparenți, ceea ce dădea peisajului crepuscular o înfățișare deosebit de gingașă și diafană.

Pe o seară ca aceasta e bine să șezi undeva pe malul ușor înclinat al Dvinei, să admiri pescărușii cu aripile albe, să-ți depeni amintirile despre expedițiile maritime din trecut, să visezi la viitor, să stai de vorbă cu prietena ta, mai cu

¹ Pomori — locuitori ai regiunilor maritime ruse din nord. — N.T.

seamă dacă ești tânăr, căsătorit abia de trei luni și cit se poate de fericit. Dar ce poți face, dacă nu-ți rămâne nici o clipă de răgaz pentru toate acestea, dacă nava ta s-a și îndepărtat de chei, iar tu mai ai de alergat pe la toate autoritățile portuare ca să vizezi actele vaporului în vederea ieșirii în larg și mai trebuie să revii la bord cu șalupa?

Nava noastră „Sadko”, care pleca în cea de a treia expediție la latitudini mari spre insulele De Long, manevra deja în larg, guvernînd¹ spre direcții diferite. Acolo se încheiau ultimele pregătiri în vederea plecării, verificîndu-se funcționarea compasului magnetic. Nava zveltă cu coșul lat, cu bordurile scunde și cu frumoasa ei centură pentru spargerea ghețurilor, părea din depărtare o jucărie grațioasă azvîrlită pe postavul cafeniu întunecat al Dvinei.

Ca și ceilalți membri ai echipajului de pe „Sadko”, eram în ultimele zile foarte obosit. Expediția se pregătea cu o grabă înfrigurată. Pe lângă îndatoririle de ofițer de punte și de controlor, mie îmi revenea răspunderea pentru întreaga instalație electrică de navigație a navei. Aveam sarcina să efectuez o verificare minuțioasă a complicatelor aparate și să le pregătesc pentru a funcționa ireproșabil, deoarece plecam spre latitudini puțin explorate, unde ar fi fost greu să te bizui doar pe indicațiile unui simplu compas magnetic.

Timp de trei zile motorul hurui fără conținere în cabina giroscopului², de unde răsuna un dangăt repetat, caracteristic: erau repetitoarele girocompasului care se roteau înainte și înapoi. Trebuia să coborîm de nenumărate ori în compartimentul fochiștilor pentru a verifica lochul³ electric, așezat acolo într-un tub metalic special și, în sfîrșit, să punem definitiv la punct aparatul cel nou pentru măsurarea adîncimilor — sonda sonoră cu magnetostricțiune aflată în comandă (sonda aceasta nu măsura numai adîncimile, ci le și înregistra automat pe o bandă specială).

În tot cursul acestor zile, la bordul lui „Sadko” a fost o adevărată babilonie. Primul ofițer, gălăgiosul și neastîmpă-

¹ Dirijarea sau conducerea unei nave într-o direcție voită. — N. R.

² Aparat prevăzut cu un rotor, care lucrează în virtutea orientării automate a axei rotorului — care se rotește foarte repede — și care luînd direcția N. S. o păstrează. A fost inventat în 1852 de Léon Foucault pentru a dovedi mișcarea de rotație a pămîntului. La bord se folosește girocompasul pentru indicarea nordului adevărat. — N. R.

³ Aparat care înregistrează viteza navei și drumul parcurs. — N. R.

ratul Rumke, se istovise cu desăvîrșire luind în primire sute de tone din cele mai diferite încărcături.

Bigile ¹ huruiau zi și noapte. Auzeai la tot pasul : „Fila !” ², „Vira !”. La bord erau urcate fără întrerupere lăzi, baloturi, butoaie cu inscripții laconice : „Sadko” — expediția la latitudini mari, „Sadko—Henriette”. Ce nu era aici ! Expediția la latitudini mari avea un avut colosal. După baloturile cu îmbrăcămintea de blană se cărau la bord lăzi grele cu felurite aparate. După lămpile cu petrol urmau conservele de pește, iar după săpun se încărca ciocolata. Capcanele pentru prins animale sălbatice, lăzile cu chibrituri, țigările, plasele de plancton, butoaiele cu varză murată — toate aceste bagaje își găseau locul în calele spațioase ale navei.

Un număr de colaboratori urmau să rămână peste iarnă pe îndepărtata insulă stîncoasă Henriette, pe care doar o singură dată călcase picior de om. Ei transportau piesele a trei case prefabricate, ale unui post de radio, mari rezerve alimentare, echipament, pină și... o mașină de spălat.

Încărcarea navei se desfășura în acompaniamentul lătrătuului cîinilor, căci oamenii care urmau să ierneze pe insula Henriette luaseră cu ei vreo treizeci de cîini pentru trasul săniilor.

Pe covertă era o asemenea îngheșuală, încît cu greu izbuteai să te miști printre lăzile, butoaiele și baloturile care-și așteptau rîndul la încărcat.

În compartimentul mașinilor stăruia o zăpușeală și o căldură nemaipomenită. Mirosea a ulei încins și a abur. Pe scările înquste, atașate la mașini, se cățăra tot timpul Matvei Matveevici Matveev, „Matvei la cub”, cum îl porecliseră „pasagerii” buni de gură de pe „Sadko” pe mecanicul șef care cîntărea 125 kg. „Matvei la cub”, marinăr încercat, decorat cu ordine, care luase parte la legendara expediție a spărgătorului de gheață „Sibîreakov”, verifica ca de obicei cu multă migală, dacă mecanismele erau puse la punct.

Echipajul de la mașini aștepta în liniște semnalul „Cu toată viteza înainte !”.

În ziua plecării, o ceată gălăgioasă, alcătuită din membrii expediției, precum și din unii lucrători științifici care plecau

¹ Instalații la bordul navei pentru ridicarea și coborîrea încărcăturii. — N. R.

² A lăsa o parîmă să se scurgă. — N. R.

să ierneze pe insula Henriette, a urcat pasarela. Printre ei se aflau oameni de cele mai diferite specialități : hidrologi, geofizicieni, magnetologi, hidrografi. Recunoșteam printre ei pe unii exploratori polari vestiți, dar se zăreau și mulți tineri care erau la începutul activității lor polare.

Pe unii dintre ei îi întâlnisem de curînd la Amderma¹, unde adusesem o încărcătură pentru expediția aeriană de la Polul Nord care se întorcea la Moscova. Aerodromurile amenajate pe zăpadă se topiseră și cvadrimotoarele grele nu puteau să folosească schiurile la decolare. Adusesem niște roți imense pentru acești giganți aviațici și... treisprezece corespondenți de presă care-i asaltară numaidecît pe aviatori.

Acum, stația în derivă „Polul Nord” se deplasa încet spre sud. Avioanele lui Vodopianov, Alekseev și Molokov erau deja la Moscova. Leonid Muhanov, viitorul conducător al iernării pe insula Henriette, care sosise de curînd de la Moscova, istorisea despre primirea triumfală făcută aviatorilor eroi pe aerodromul central.

Iată că a sosit și clipa despărțirii. Motorul șalupei a început să duduie. Stau pe marginea debarcaderului și ochii înlăcrimați ai prietenei mele sînt ațintiți asupra mea.

Îi spun cuvinte serbede, fără noimă. Ne-a cuprins pe amîndoi melancolia.

— La revedere pe curînd ! îi strig la despărțire, sărind în șalupă.

Ea îmi răspunde ceva, dar zgomotul motorului îi acoperă cuvintele. Olea flutură batista.

În nord, nopțile de vară sînt scurte... Abia coboară amurgul albastru deasupra orașului potolit, că la răsărit au și început să lumineze zorile. După ce am sfîrșit ultimele pregătiri, pornim în jos pe Dvina. Vîntul flutură pavilionul de la pupa — pavilionul Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste. Căpitanul N. I. Hromțov urcă pe puntea de comandă pentru a scoate nava în largul mării. La babord, pe capul care se profilează în pantă lină, se perindă prin fața noastră clădirea impunătoare a teatrului și cea a Comitetului executiv al sovietului regional, arborii înalți și rămuroși ai bulevardului de pe litoral, rămășițele unui bazar străvechi.

¹ Amderma — stație polară pe coasta nord-estică a peninsulei Jugorski. — N.R.

Siluețele navelor oceanice care încarcă cherestea în calele lor spațioase se conturează tot mai clar. Și iată că cele dintâi raze ale soarelui auresc stivele de scinduri de pe cheiuri; chiar și posomoritele și scundele clădiri ale Solombalei arată mai vesele sub revărsarea luminii și a căldurii.

Orașul și suburbiile lui au rămas la pupa. Acum, pe ambele maluri ale râului se aștern lunci verzi de smarald, iar înaintea noastră se boltește cerul înalt și albastru al Mării Albe.

Expediția începe ca orice drum obișnuit. În actele oficiale se arată clar și precis :

„În baza contractului încheiat la 17 mai 1937 între Secția maritimă a Administrației teritoriale de pe lângă Direcția Generală a Căii Maritime de Nord și Expediția la latitudini mari organizată de Direcția Generală a Căii Maritime de Nord, spărgătorul de gheață «Sadko» se închiriază expediției pe o durată de 90 de zile. La bordul navei se află echipajul navei : 43 oameni, personalul expediției : 28 oameni, personalul stației polare de pe insula De Long : 6 oameni, constructori : 8 oameni și pasageri pînă la insula Dickson : 3 oameni. Încărcătura la bord, inclusiv cărbuni și apă potabilă — 1 600 t“.

Aveam de traversat Marea Kara, trebuia să trecem prin strimtoarea Vilkițki și să urcăm spre latitudini mari, înaintînd atît de departe pe cît ar fi fost cu putință, una din misiunile principale ale expediției noastre fiind stabilirea hotarului soclului continental, hotar la care se termină Marea Laptev și începe oceanul. În drum trebuia să rezolvăm enigma care frămînta de mulți ani mințile exploratorilor Arcticii, și anume dacă exista legendarul „Pămînt al lui Sannikov“.

Povestea acestui pămînt, așezat, chipurile, la nord de insula Kotelnii, este lungă și încălcită.

Cu vreo 140 de ani în urmă, călătorul Maximilian Hedenstrom a vizitat insulele acoperite de gheață ale arhipelagului Novaia Sibir. Tovarășul lui de drum era un industriaș pe nume Jakov Sannikov. Odată, pe cînd Sannikov se afla la capul Visokii i se păru că zărește spre nord, prin ceață, contururile unui pămînt nou, necunoscut. Avu a doua oară viziunea unui pămînt pe cînd se afla pe țărmul drept al insulei

Kotel'noi. Sannikov declară că încercase să se apropie de pământul necunoscut mergînd pe gheață, dar cînd ajunsese la vreo 25 de verste¹ de el, drumul îi fusese barat de un ochi mare de apă.

Hedenstrom trecu pe harta sa noile insule și puse indicația : „Pămînturile văzute de Sannikov”. Ani de-a rîndul n-a fost cu putință să se verifice exactitatea hărții lui Hedenstrom. Cețurile și ghețurile păstrau cu gelozie taina lui Jakov Sannikov, barînd drumul navelor.

Și iată că în 1881 ghețurile plutitoare au adus în apropierea acestei regiuni corabia „Jeannette” a lui De Long, navă care era sortită pieirii. Spectrul „Pămîntului lui Sannikov” i-a tulburat iar pe oameni. La 18 mai, De Long scria în jurnalul său de bord :

„76°44'40” latitudine nordică, 161°30'45” longitudine estică — Dunbar afirmă că la vest de insula noastră (este vorba de insula Henriette pe care De Long o descoperise de curînd — N.A.) se zăresc niște munți. M-am urcat de cîteva ori în gabie² și am văzut același lucru, dar n-am putut să afirm cu certitudine că nu era un nor. O dată mi s-a părut că partea superioară a insulei noastre s-a lăsat în jos, apoi s-a ridicat, unindu-se prin linia zăpezii cu lanțul muntos de dincolo de insulă, dar n-am putut să disting culmile înzăpezite pe care Dunbar le zărise înainte de venirea mea. Vremea este clară, luminoasă, plăcută...”

Se pare că exploratorul polar rus Toll a zărit și el în 1886 pămîntul acesta de pe insulele Novaia Sibir.

„Cînd i-am povestit lui Djergheli, călăuza mea, despre «Pămîntul lui Sannikov», pe care-l zărisem în 1886 la nord de insula Kotel'noi — scrie Toll — el, care trăise patru veri pe insule și văzuse de cîteva ori enigmaticul pămînt, la întrebarea pe care i-am pus-o : «Vrei să ajungi la pămîntul acesta îndepărtat ?» mi-a dat răspunsul următor : «Să pun o dată piciorul pe el și să mor»”.

Legenda „Pămîntului lui Sannikov” a tulburat vreme îndelungată imaginația exploratorilor. S-a purces, nu o dată, la căutarea acestui pămînt. Dar ghețurile și ceața împiedicau să se stabilească cu o mare precizie dacă exista într-adevăr

¹ Unitate de măsură veche rusă, egală cu 1,067 km. — N.R.

² Platformă fixată pe catarg la împreunarea coloanei cu gabierul. La corăbiile pentru explorări polare are forma unui coș și se numește cuib de corb. — N.R.

pământul acesta sau călătorii care-l văzuseră fuseseră victime ale unei iluzii optice.

Nici o navă (cu excepția lui „Fram”) nu reușise să iasă în larg spre marile adâncimi ale Oceanului Înghețat de Nord, în regiunea aflată la nord de insulele Noii Siberii, unde se presupunea că s-ar afla „Pământul lui Sannikov”. Soclul continental continua să rămână încă prea puțin explorat. Ne puteam aștepta să descoperim aici insule de proveniență continentală.

Iată de ce expediția științifică ambarcată în 1937 pe spărgătorul de gheață „Sadko”, primise sarcina ca, paralel cu îndeplinirea altor misiuni, să întreprindă cercetări pentru a găsi „Pământul lui Sannikov”.

Chiar acum, la începutul expediției, se discută în toate cabinele despre pământul acesta — ...fiecare se simte mândru să pună piciorul pe o insulă nouă, necunoscută încă. Deocamdată însă mai avem cale lungă pînă la periferiile neexplorate ale Mării Laptev.

Navigăm pe un drum maritim care este brăzdat în lung și în lat. La orizont se zăresc mereu șuvițe de fum, navigația în apele arctice fiind în toi. Zeci de nave circulă de-a lungul coastei nordice îndreptîndu-se de la vest spre est și de la est spre vest. Se transportă pe ele mii de tone de încărcături pe calea maritimă cea mai scurtă și mai ieftină în Iakuția, pe malurile Ieniseiului, ale Lenei, ale Kolimei. La întoarcere, ele transportă fluorură de calciu din Amderma, cherestea din Igarka și blănuri din Tixie. Navele hidrografice navigă încolo și înapoi de-a lungul coastei, precum și printre numeroasele insule, punînd la punct itinerariile de drum ale navelor.

Spărgătoarele de gheață „Malighin” și „Sedov”, care servesc drept bază unor importante expediții de cercetări științifice, străbat mările arctice la diferite latitudini.

Cu trecerea anilor, calea maritimă nordică a devenit tot mai însuflețită și azi ne vine greu să ne închipuim că pînă nu de mult strătoarea Matocikin-Șar era hotarul navigației maritime comerciale. La insula Dickson, unde „Sadko” a ajuns la 31 iulie, am găsit o întreagă escadră de nave comerciale. Printre acestea se afla și „Malighin”, frate bun cu „Sadko”, fiind construite în același șantier naval; la bordul lui „Malighin” se afla un număr foarte mare de studenți plecați la practică.

La insula Dickson am aflat cele dintîi ştiri despre „Sedov” care plecase spre est în vederea efectuării unor lucrări hidrografice. „Sedov” căutase să ocolească arhipelagul Novaia Zemlea dublînd capul Arctic, dar nimerise între gheţuri compacte care nu-i îngăduiseră să înainteze şi-i rupse o pală a elicei. Acum revenea spre sud încercînd să pătrundă în Marea Laptev prin strîmtoarea Vilkiţki.

În timp ce nava de transportat cărbuni ne aproviziona cu combustibil, o parte din personalul de pe „Sadko” a coborît pe uscat şi a revenit apoi cu tîrguielile făcute: îşi făcuseră rezerve de apă de colonie, praf de dinţi şi alte lucruri necesare, cumpărate de la magazinul polar.

Mi-am aţintit privirea pe şarpantele înalte ale postului de radio aşezat pe malul stîncos şi mi-am amintit, fără să vreau, întîmplarea istorisită de Fritjof Nansen: în 1893 el a trecut pe lîngă insula Dickson, care pe atunci nu era locuită, şi s-a gîndit să trimită în patrie unele ştiri. Nansen voise să lase poştă pe o moviliţă sub un morman de holovani, gîndind că ar putea fi găsită de vreun comandant care ar aduce-o în Norvegia, dar pe urmă renunţase la proiectul acesta neşigur.

În sfîrşit, la 4 august, terminîndu-se încărcarea navei am virat ancora. Mai rămînea să ne completăm rezervele de apă de băut în golful Ienisei, să trecem prin arhipelagul Nordenskjöld, prin strîmtoarea Vilkiţki şi apoi ajunşi în Marea Laptev să urcăm cît mai repede la latitudini mari: trebuia să zorim începerea lucrărilor expediţionare, deoarece în partea răsăriteană a Mării Kara şi în Marea Laptev starea gheţurilor devenea îngrijorătoare.

Înaintarea noastră spre est a fost, pe neaşteptate, încetinită: s-a propus ca nava „Sadko” să conducă printre gheţuri doi tovarăşi de drum — vapoarele „Belomorkanal” şi „Vanzetti” — pînă cînd acestea vor întîlni spărgătorul de gheaţă „Ermak”.

A doua zi, de îndată ce caravana s-a apropiat de insulele stîncoase Minin, condiţiile de navigaţie s-au înrăutăţit brusc. Navele au nimerit printre sloiuri mari de gheaţă îngrămădite de forţa 8¹. S-a lăsat o ceaţă deasă. A început să sufle dinspre

¹ Marinarii apreciază cantitatea de gheţuri după sistemul zecimal. Gheaţa de forţa 8 înseamnă că aproximativ 80% din suprafaţa porţiunii respective de mare este acoperită uniform de gheaţă. — N. R.

nord un vînt puternic ameninînd să împingă ghețurile care pluteau în derivă și să înghesuie slaba noastră caravană către țarm. La început, cele trei nave mai înaintau cît de cît, încercînd să răzbată pînă la o depărtare de 10—12 mile spre nord de insula Wardroper. Dar, spre sfîrșitul zilei, navigînd prin ceața deasă, navele au pătruns între ghețuri compacte și „Sadko” a fost nevoit să-și lase tovarășii de drum, pentru a încerca să găsească o trecere mai liberă.

Ne îndreptam în toate direcțiile posibile, încercînd să răzbatem cînd spre sud, cînd spre sud-est, cînd spre est, cînd spre nord-est, cînd spre nord-vest. Peste tot, drumul ne era barat de ghețuri compacte, inaccesibile pentru pilotarea unor cargoboturi slabe. Am fost nevoiți să ne întoarcem la ele, să ne oprim și să așteptăm o vreme cu vizibilitate mai bună.

Dimineața zilei de 6 august nu ne-a adus nimic liniștitor. Ceața persista. În jurul nostru se întindeau ghețuri albe. La ora 16 însă am primit, pe neașteptate, o radiogramă transmisă de vaporul „Iskra”, care ne înștiința că se afla chiar lîngă noi, doar puțin mai la sud, și că înainta prin gheața rărită spre strîmtoarea Vilkițki fără a întîmpina greutăți prea mari. Cît de deosebită putea să fie starea gheții pe distanțele cele mai mici!

„Sadko” și-a condus tovarășii de drum spre sud-vest, intenționînd să se alăture lui „Iskra”. Și într-adevăr, peste puțin timp am dat de ghețuri rărite în mijlocul cărora am lăsat navele „Belomorkanal” și „Vanzetti”, iar noi am pornit spre nord pentru a cerceta bordura gheții compacte și a căuta pe acolo o trecere spre est. „Sadko” a izbutit să înainteze pînă la 75°17'4" latitudine nordică. Mai departe nu se mai putea trece. Am fost nevoiți să ne întoarcem spre sud, pentru a încerca să răzbatem pe lîngă coastă spre strîmtoarea Vilkițki.

Aici, la paralela 75, am întîlnit pe neașteptate un cargobot stînger care-și croia drum printre ghețuri. Era „Șura”, care se afla într-o stare jalnică. Gheața îi avariase atît de rău corpul slab încît echipajul fusese obligat să debarce pe gheață încărcăturile din cale.

Trebuia neîntîrziat să acordăm ajutor navei avariate. Am înaintat, apropiindu-ne de ea. Între timp s-a lăsat din nou o ceață deasă silindu-ne să stopăm mașinile. Vapoarele „Belomorkanal” și „Vanzetti” au comunicat prin radio că nu au

putut răzbi pină la „Iskra” și că se îndreptau spre „Sadko”. Acum nava noastră devenea conducătoare a trei cargoboturi.

A sosit și ziua de 8 august, eram însă tot atât de departe de începutul expediției la latitudini mari ca și în urmă cu o săptămână. Spărgătorul de gheață „Sadko” era nevoit să îndeplinească funcția de spărgător de gheață de linie și nu-i de mirare că pe acest tărîm nu am izbutit să obținem rezultate esențiale.

La orele 3 și 45 min. am întîlnit prin ceață o caravană întreagă de nave. În afară de „Belomorkanal” și „Vanzetti” se mai aflau aici încă două vapoare foarte bine înzestrate pentru navigația printre ghețuri. Ni s-a propus prin radio să luăm cu noi cargoul „Șura” și să intrăm împreună cu el în siajul¹ caravanei. Acum eram șase nave care căutam zădărnice o cale liberă de ghețuri spre a ajunge în Marea Laptev.

Conducătorul caravanei, căruia „Sadko” i se supunea, ne-a călăuzit spre nord. Dar nici de astă dată nu am izbutit să răzbatem mai departe de pararela 75. S-a luat atunci hotărîrea să se înalțe în aer un mic avion, pe care-l transportam pentru a-l transmite spărgătorului de gheață „Ermak”. De îndată ce s-a înseninat, avionul și-a luat zborul. Observațiile făcute de el au confirmat datele culese de „Sadko” cu o zi mai înainte: la nord se întindeau banchize compacte. Singurul drum prin care se putea străbate spre strîmtoarea Vilkițki trecea chiar pe lîngă coasta continentului.

„Sadko” a fost trimis într-o nouă recunoaștere printre ghețuri pe drumul arătat de avion. Am părăsit caravana și am pornit destul de repede: în ochiul de apă de lîngă mal am întîlnit zone izolate de ghețuri rărite. Am transmis prin radio caravanei informațiile culese și nu ne-am mai întors la ea; dacă mergea pe drumul nostru putea să iasă ușor în ochiul de apă de lîngă mal și să-și urmeze apoi calea spre est.

După ce am dublat pe la nord insula Beluha și am navigat în zigzag prin ceață, între bordura gheții compacte și coasta insulei Russkii, am făcut un salt pină la 95°52' longitudine estică, 77°08'6" latitudine nordică, unde la 10 august „Sadko” a întîlnit, în sfîrșit, pe „Ermak”.

Cele cinci zile pe care le folosisem căutînd un drum pentru trecerea cargoboturilor au epuizat considerabil rezervele noastre de combustibil. De aceea, comandantul navei

¹ Urma care rămîne la pupa unei nave în mers. — N.R.

„Sadko” a cerut să ni se mai acorde zece mii de tone de cărbuni pe care intenționam să le încărcăm la Tixie. Am fost însă dezamăgiți: la Tixie nu erau cărbuni suficienți. Se cuvenea, așadar, să consumăm cu cea mai mare economie rezervele și să începem cât mai grabnic activitatea în cadrul misiunii noastre.

La 11 august, după ce a primit avionul și combustibilul de la bordul lui „Sadko”, „Ermak” s-a depărtat, îndreptându-se spre sud-est. Noi am luat direcția nord-est, spre strîmtoarea Vilkițki. Cu fiecare milă pe care o parcurgeam întilneam gheață tot mai compactă: sufla un vînt puternic dinspre nord-vest, cădea o ninsoare deasă și spre nord de insula Russkii ghețurile atinseseră forța 9—10.

Vînturile puternice care suflau în partea vestică baraseră strîmtoarea Vilkițki cu ghețuri compacte, în fața cărora „Sadko” era neputincios. Ghețurile l-au întors cu pupa înainte și l-au tras după ele cu o viteză de o milă pe oră. Nava deriva acum cu pupa înainte. Era însă mai bine să ne mișcăm așa decît să stăm pe loc și am fost foarte mulțumiți cînd vîntul și ghețurile ne-au dus de-a dreptul în Marea Laptev, aproape fără nici un fel de intervenție din partea noastră. Aici ghețurile s-au împrăștiat și noi am început să ne croim drum spre nord ca să începem cercetările hidrologice la latitudini mari — de la coasta arhipelagului Severnaia Zemlea pînă la insula Kotelnii.

Efectuarea unor asemenea lucrări a fost descrisă în ne-numărate rînduri; țin doar să adaug că anul acesta organizarea lor a luat o mare amploare. „Sadko” nu acționa izolat. În apropiere, își desfășura lucrările de explorare expediția îmbarcată pe nava „Sedov”. Nava „Malighin” explora și ea bazinul Mării Laptev.

Primele măsurări efectuate în apele mării la mari adîncimi au furnizat oamenilor noștri de știință date extrem de interesante. În Marea Laptev, care are o adîncime mică, au fost, totuși, descoperite și adîncimi mari.

La 16 august, în timpul efectuării măsurărilor curențe, sonda a atins fundul la o adîncime de 65 m. După 35 mile oprindu-ne printre ghețuri de forța 4, am efectuat o nouă măsurare. Am coborît sonda la 100 m, dar n-am dat de fund.

Am filat 500 m de parimă cu același rezultat și sonda a atins fundul abia la o adâncime de 805 m.

Știrea despre descoperirea unor adâncimi mari a stîrnit emoție în rîndurile colectivului nostru științific. Acum era deosebit de important să determinăm hotarele depresiunii pe care o descoperisem pe neașteptate. Și, cu toate că starea ghețurilor devenise dificilă, efectuam măsurarea adâncimilor cît de des ne era cu putință.

Înaintam aproape drept spre nord, navigînd deasupra unui enigmatic abis subacvatic, pe care colaboratorii științifici l-au denumit jgheab abisal.

În cursul primei expediții, întreprinse în 1935 la latitudini mari de spărgătorul „Sadko”, au mai fost descoperite, în două rînduri, asemenea adâncimi în mările Arcticii Sovietice. Aceste adâncimi au fost găsite atunci lîngă coastele răsăritene ale arhipelagului Franz-Josef și lîngă coastele apusene ale arhipelagului Severtsaia Zemlea. Aceste jgheaburi abisale aveau direcția de la nord la sud. S-a stabilit că la fundul jgheaburilor apele Oceanului Atlantic, aduse în Bazinul Arctic Central de unele ramuri ale Golfstreamului, pătrund de acolo departe spre sudul Mării Kara. Totodată, curenții care trec pe deasupra acestor adâncimi înguste duc spre nord ape amestecate cu apele vărsate de Obi și Ienisei.

Expediția la latitudini mari întreprinsă în 1935 în nordul Mării Kara a mai descoperit și o regiune întinsă cu ape mici în mijlocul căreia se înălța insula Ușakov.

Descoperirile neașteptate au adus lumină în problema dinamicii derivelor din acest sector al Arcticii : în timp ce în regiunea cu ape mici banchizele se mentineau, de-a lungul jgheaburilor abisale avea loc o mișcare intensă a gheții. Nava „Sf. Anna” a viteazului locotenent Brusilov, care a dispărut fără urmă, a fost tirită spre nord de-a lungul „jgheabului «Sf. Anna»” de o mare adâncime, descoperit lîngă coasta arhipelagului Franz-Josef. La vest de arhipelagul Severtsaia Zemlea, de-a lungul „jgheabului «Sedov»”, în 1934 a derivat spre nord spărgătorul „Sadko” care nimerise printre ghețuri masive în cursul călătoriei întreprinse spre insula Domașnii.

Unii exploratori au văzut în aceste descoperiri chiar o confirmare a ipotezei existenței „Atlantidei arctice”. Potrivit acestei ipoteze, sectorul estic al Arcticii, începînd de la Marea Kara, se afundă încet sub apă, asemeni legendarei

Ailantide. Variațiile bruște și neașteptate ale fundului adînc al oceanului, descoperite prin măsurările efectuate la mari adîncimi, par să confirme transformarea relativ recentă a unei mari țări muntoase în fund marin.

Descoperirea celui de-al treilea jgheab abisal, mai cu seamă în Marea Laptev, puțin adîncă, despre care se spune uneori în glumă că-i ajunge presurei pînă la genunchi, a prezentat un interes deosebit pentru știință. Din păcate, am fost nevoiți să întrerupem observațiile în punctul cel mai interesant: oricît ne-am fi zbatut n-am fi putut trece mai departe, deoarece cît vedeai cu ochii la orizont, pornind de la nord-vest, trecînd prin nord și pînă la sud, se întindeau ghețuri compacte, prin care se putea răzbate anevoie. Dar ceea ce reușisem să aflăm trebuia să constituie un material prețios pentru savanți.

Într-adevăr, repartizarea adîncimilor în Oceanul Mondial este cît se poate de caracteristică. Peste tot, la țarmurile oceanului, se află așa-numitul soclu continental cu adîncimi care nu depășesc în medie 200 m. Suprafața soclului continental ocupă aproximativ 8% din întreaga suprafață a Oceanului Mondial. Adîncimile de la 200 la 2440 m alcătuiesc povirnișul continental care ocupă 11% din suprafața Oceanului Mondial și doar la adîncimi care depășesc 2440 m începe fundul oceanului împinzit de depresiuni oceanice. Cea mai mare adîncime oceanică de 10 830 m¹ a fost descoperită lîngă insulele Filipine.

Lîngă unele coaste, soclul continental aproape lipsește, iar lîngă altele, dimpotrivă, este foarte dezvoltat. Soclul continental înaintează cît mai mult de la mal tocmai pe coasta arctică a Europei și a Asiei. Toate mările Arcticii Sovietice: Barents, Kara, Laptev, cea a Siberiei răsăritene și Ciukotsk se întind deasupra soclului continental.

Soclul continental s-a format ca urmare a erodării continentelor de către apele oceanului și a lăsării în jos a malului. El reprezintă o prelungire subacvatică a continentelor. De aceea, pe el se pot întîlni totdeauna insule de proveniență continentală, cum sînt bunăoară Spitzbergen arhipelagul Franz-Josef, arhipelagul Severnaia Zemlea etc.

¹ După ultimele date, adîncimea cea mai mare, de 11 521 m, a Oceanului Mondial a fost stabilită în depresiunea Mariane. — N. R.

În adâncurile oceanului, adică la adâncimi de peste 2 440 m, se pot întâlni doar insule de proveniență vulcanică, bunăoară insula Jan Mayen din Marea Groenlandei.

Se înțelege că pentru știință prezintă un mare interes fiecare determinare a marginii soclului continental și fiecare ieșire în mare deasupra unor mari adâncimi. Am arătat mai sus că prima expediție întreprinsă în 1935 la latitudini mari pe spărgătorul „Sadko” a realizat aceasta în nordul Mării Kara. Spre nord-vest de arhipelagul Novaia Sibir, marginea soclului continental a fost tatonată de către expediția întreprinsă pe corabia „Fram” (1893—1896). La nord-vest de Spitzbergen, marginea soclului continental a fost cercetată amănunțit de diferite expediții, inclusiv de cele rusești. Acestea au fost toate cercetările referitoare la adâncimile mari efectuate lângă coasta arctică a Europei și a Asiei.

Ieșind pentru prima oară la mari adâncimi, după repartizarea temperaturilor din adâncimi și a salinității apei, am simțit numaidecît că ne aflăm în Bazinul Arctic Central.

Încă Nansen descoperise că peste tot, în drumul derivei corabiei „Fram”, apele atlantice, relativ calde și sărate, care pătrundeau din Marea Groenlandei în Bazinul Arctic Central, erau ca și îngropate sub stratul mai rece și mai puțin sărat al apelor polare. Am simțit aceste ape de îndată ce am început să coborîm de pe soclul continental și am efectuat o stație hidrologică la o adâncime de 805 m. Mai tirziu, pe măsură ce înaintam spre nord aproximativ de-a lungul meridianului 118° longitudine estică, aceste ape atlantice se simțeau tot mai vădit. În această stație, efectuată la o adâncime de aproximativ 150—800 m, se afla un strat de apă cu o salinitate relativ ridicată și avînd o temperatură de peste zero grade. Acestea erau ape atlantice. Ele pătrunseseră sub apele reci ale Bazinului Arctic în regiunea situată spre nord-vest de Spitzbergen și ajunseseră la nord de Spitzbergen, de arhipelagul Franz-Josef și de arhipelagul Severnaia Zemlea. Cînd au ajuns la jgheabul de-a lungul căruia înaintam, apele acestea s-au îndreptat spre sud, supunîndu-se legii oricărui lucru care se mișcă pe pămînt — să devieze de la direcția mișcării sale spre dreapta în emisfera nordică și la stînga în cea sudică.

Apele acestea atlantice, descoperite pe neașteptate în Marea Laptev, au constituit cea mai bună dovadă că adâncimile mari deasupra cărora ne aflam nu corespundeau unei

depresiuni izolate, ci erau o prelungire a jgheabului care se întindea în Marea Laptev pornind din marile adâncimi ale Oceanului Înghețat de Nord.

Ne rămânea acum să răzbatem cît mai grabnic spre sud pentru a ieși dintre ghețuri — mai aveam doar încă mult de lucru.

La 19 august, „Sadko” a ajuns printre ghețuri mai ușoare și s-a îndreptat spre extremitatea nordică a insulei Kotelni.

În drumul acesta, continuînd să navigăm la mici adâncimi, am efectuat o stațiune hidrologică întinsă care ne-a arătat că temperatura și componența chimică a apei, în acest bazin cu apă puțin adîncă, erau perfect uniforme. Nu am simțit influența apelor vărsate de Lena: nu s-a constatat nici reducerea salinității și nici o urcare a temperaturii. Începînd cu fundul mării și pînă la suprafață, temperatura era aproximativ aceeași. În straturile de apă de la fund s-a constatat o puternică dezvoltare a hidrogenului sulfurat: în aceste straturi, vietățile lipseau aproape cu desăvîrșire.

Timp de trei zile am înaintat de la vest spre est de-a lungul paralelei 77, navigînd prin ceața deasă și manevrînd printre banchize masive. Înălțimea creștelor de gheață atîngea uneori cîțiva metri. „Sadko” se apropia de regiunea presupusului „Pămînt al lui Sannikov”. Întregul echipaj era emoționat gîndind la cercetările ce urma să întreprindem. Oamenii pe care-i transportam spre insulele De Long, unde aveau să ierneze, hotărîseră, în taină, să debarce pe acest pămînt în cazul în care am fi izbutit să-l descoperim.

Imaginația oamenilor s-a aprins. Și-au amintit de cărțile în care se vorbea despre „Pămîntul lui Sannikov”, îndeosebi romanul fantastic al cunoscutului geolog, academicianul Obruchev, în care acesta înfățișează priveliștile încîntătoare ale unei oaze din lumea străveche, preistorică păstrată printre ghețuri.

Părea, în sfîrșit, că avea să se lămurească această enigmă seculară. Dar natura ridica și de astă dată în calea navei piedici de neînvins: ceața deasă ne împiedica să cercetăm orizontul, gheața care formase crește de gheață nu ne îngăduia să străbatem mai departe spre nord.

Pe de altă parte, nu ne puteam opri din drum pentru a căuta „Pământul lui Sannikov”. Am fost nevoiți să renunțăm, cu inima strinsă, la revolvarea acestei sarcini. Acum zoream spre insulele De Long pentru a-i debarca pe cei care urmau să ierneze acolo și a-i ajuta să întemeieze o nouă stație polară. Aceștia erau furioși și posomorîți, fiindcă li se spulberase visul de a ierna pe pământul legendar.

În seara zilei de 24 august, pe cînd navigam în apa degajată de gheață, nava își încetini mersul. Pavilionul de la pupa tresări și alunecă în jos. Un șuvoi de aburi țîșni și șuierul grav, catifelat, al sirenei spărgătorului „Sadko”, răsună departe deasupra apelor mute. Se auzi o triplă salvă de focuri de armă. „Sadko” cinstea memoria corabiei cutezătorului explorator american De Long care pierise aici în 1881.

Mașinile de pe „Sadko” porniră din nou. Ne îndreptam spre insula Henriette. Judecînd după vechea hartă, insula trebuia să fie foarte aproape. Pe mare însă se lăsase o ceață deasă și urma să ne lăsăm purtați în derivă pînă cînd se va îmbunătăți vizibilitatea.

În zorii zilei de 25 august, ceața se risipi puțin și în depărtare se zări o insulă de o formă bizară a cărei înfățișare ni se întipări în minte pentru multă vreme. O uriașă calotă de gheață acoperea o stîncă neagră de bazalt care se înălța cu 340 m deasupra apei. Pereți mohoriți de piatră de proveniență vulcanică se înălțau în culmi de zeci de metri și toată insula semăna cu un castel inaccesibil.

Am constatat că această insulă nu era trecută exact pe hartă. Coordonatele precise ale stației construite de noi pe insulă erau următoarele: 77°07'05 latitudine nordică și 156°57' longitudine estică. Lîngă coasta de nord-vest se aflau ghețuri rărîte. „Sadko” a venit mai aproape și a încercat să dubleze insula pe la est. Pe drum am întîlnit ghețuri compacte și am fost nevoiți să facem cale întoarsă.

La o depărtare de trei cabluri¹ de la mal, între capurile Dunbar și Bennett, am fundarisit ancora. Aici, de pe stîncile abrupte de bazalt, cobora în mare o punte mică de zăpadă întărită. O șalupă se desprinsese de lîngă „Sadko”. Conducă-

¹ Unitate de lungime egală cu a zecea parte dintr-o milă marină, adică 185,30 m — N. R.

torii expediției se apropiară de mal, debarcară pe zăpadă și înălțară pavilionul U.R.S.S.

Trebuia să găsim un loc potrivit pentru debarcarea celor veniți să ierneze aici ca și pentru descărcarea echipamentului. De aceea, de îndată ce șalupa se înapoie, „Sadko” viră ancora și ocoli încet insula. Admiram, fără să vrem, acest maiestuos bloc de piatră, căruia forța vulcanului îi dăduse naștere printre ghețuri și beznă. „Sadko” părea un pigmeu alături de coasta stîncoasă a insulei Henriette, care se prăbușea vertical în mare de la o înălțime de o sută de metri. Știții aceștia negri de bazalt, roși de ape și de vânturi aveau formeie cele mai diferite. În fața ochilor noștri se înălțau coloane zvelte, uriașe turnuri crenelate, piramide. Toate acestea erau dominate de o maiestuoasă cupolă albă, ale cărei contururi se pierdeau în cerul luminos al Arcticii.

Acolo unde malul era mai jos la apă avea forma unui zid abrupt, vertical, de vreo 30 de metri și ca să te poți cățăra pe el se cerea să ai o deosebită îndemînare de alpinist. Este greu să-ți închipui cum a putut escalada stînca aceasta inaccesibilă Melville, tovarășul de drum al lui De Long. Aveam sarcina nu numai să debarcăm pe insulă oameni, ci să și descărcăm zeci de tone de încărcătură. Eram deci nevoiți să ne întoarcem, vrînd nevrînd, și să acostăm cu baborul¹ la cheiul natural de gheață și zăpadă care cobora de pe stînci pe țărmul nord-vestic între capurile Dunbar și Bennett.

Puntea aceasta de gheață, a cărei grosime în locul cel mai subțire era de aproximativ 4 m, slobozea neîncetat în apă „lebede albe” — mici aisberguri. Unul dintre aceștia îl balansă atît de tare pe „Sadko” încît zgudui tot ce era la bord.

Trebuie arătat că Henriette este singura insulă dintre toate celelalte așezate la est de arhipelagul Severnaia Zemlea, care are o calotă de gheață și ghețari care coboară în mare, dînd naștere aisbergurilor. Asemenea ghețari se pot întîlni în arhipelagul Severnaia Zemlea, pe insula nordică Novaia Zemlea, pe insula Ușakov, în arhipelagul Franz-Josef, pe insulele Victoria și Belii situate între arhipelagul Franz-Josef și Spitzbergen, în arhipelagul Spitzbergen, în Groenlanda (din întreaga suprafață de 2 100 000 km² a acestei

¹ Bordul din stînga cum privești de la pupa spre prova — cel din dreapta se numește tribordul. — N. R.

insule, 1 900 000 km² sînt acoperiți de gheață veșnică care în unele locuri atinge o grosime de 3 km), pe țărmul golfului Baffin și pe insulele Prințul Patrick și Melville din arhipelagul Nord-American. Nicăieri în Arctica nu mai sînt ghețari care să coboare pînă la nivelul mării.

Locul unde intenționam să debarcăm materialele era apărat împotriva ghețurilor în derivă de capul Dunbar la est și de un mic promontoriu de zăpadă la vest. Dinspre nord puteau să se apropie în orice clipă banchize. La cea dintîi presiune pe care ar fi exercitat-o gheața dinspre nord-vest, dinspre nord sau nord-est nava care descărca aici ar fi rămas neocrotită și ar fi trebuit să se depărteze numaidecît.

Din fericire, de la 26 august pînă la 4 septembrie 1937 au suflat vînturile dinspre partea sudică a orizontului, care au alungat ghețurile de la malul nord-vestic al insulei.

În ziua de 4 septembrie însă vîntul începu să sufle de la nord-vest împingînd repede spre mal ghețurile care pluteau în derivă. Molarăm¹ imediat parimele și „Sadko” se depărtă de coastă plutind în derivă, în timp ce gheața se apropia, lipindu-se de țărm.

La 5 septembrie, curentul își schimbă intrucîtva direcția rărind într-o măsură oarecare ghețurile de lîngă capul Dunbar. Pentru ca să putem sfîrși operația, adică să luăm la bord oameni și să debarcăm lucrurile celor care veniseră să ierneze aici și care se mai aflau încă la bord, nava acostă cu prova lîngă acest cap.

Descărcarea s-a efectuat în condiții destul de anevoioase, întregul echipaj depunînd eforturi susținute.

În timpul operației de descărcare, „Sadko” era acostat lîngă gheață ca lîngă chei, gheața aflîndu-se la nivelul punții principale. O pantă abruptă de vreo 100 m pornea chiar de la mal.

Am descărcat bagajele pe gheață și, cu ajutorul săniilor construite din șipci de lemn, le-am transportat în sus pe pantă spre locul unde se construia stația. Săniile cu poveri erau trase, cu ajutorul vinciurilor² de la bord și a unui cablu trecut printr-o macara fixată la locul construcției. În felul

¹ A da drumul complet unei parime legate de ceva; în cazul de față parimele care legau nava de uscat. — *N. R.*

² Dispozitiv format dintr-un ax orizontal acționat manual sau mecanic servind pentru virarea unui lanț, a unei parime etc. — *N. R.*

acesta au fost transportate încărcături în greutate de aproximativ 400 t.

În timp ce mecanicii și marinarii descărcau, iar dulgherii construiau o casă pentru cei care rămăneau să ierneze, colaboratorii științifici cercetau în pripă insula.

La 3 septembrie s-au auzit toată ziua de pe insulă explozii: artificierul Gordeev, originar din peninsula Celiuskin, se afunda în ținutul înghețului veșnic ca să instaleze o antenă de radioemisiune înaltă de 25 m, deoarece noua stație polară trebuia să mențină o legătură permanentă cu continentul.

M-am înarmat cu un aparat fotografic și, însoțit de marinarul Malighin, am cutreierat aproape toată insula. Îmi amintesc de un uimitor defileu de gheață, pe fundul căruia susura un pîrîiaș albastru, de o transparență de cristal. Din vârful calotei care se înălța la 318 m deasupra nivelului mării se zărea bine pe timp senin insula Henriette, o stîncă minusculă pierdută în largul oceanului.

„Sadko” a staționat aproape zece zile la țărmul insulei Henriette, în care timp s-a efectuat descărcarea. La 5 septembrie construcția stației polare a fost terminată. După ce ne-am luat rămas bun de la cei care rămăneau să ierneze pe insulă, ne-am continuat drumul. Ne mai rămănea acum să vizităm insulele nelocuite Jeannette, Bennett, Johov, și cu aceasta să ne încheiem lucrările.

Călătoria se apropia de sfîrșit. Bucuria apropiatei revederi cu cei dragi a fost umbrită doar de nenorocirea întîmplată cu comsomolistul Kolea Rozov. În timp ce manevra biga pentru descărcarea bagajelor pe insula Henriette, tînărul mecanic s-a poticnit și i-au fost smulse trei degete de la mîna stîngă. Accidentul acesta l-a împiedicat ulterior să termine împreună cu noi deriva printre gheturile Oceanului Înghețat.

Ne-am apropiat de insula Jeannette tocmai în Ziua internațională a tineretului¹. Pe această înaltă stîncă de bazalt, care se înălță stingheră în ocean, n-a călcat încă picior de om.

¹ Începînd din 1946, Ziua internațională a tineretului se sărbătorește la 10 noiembrie. — N. R.

Un grup de colaboratori științifici, care hotărâseră să debarce pe insula Jeannette pentru a efectua observații geofizice, s-a cățărat foarte ahevoios pe pereții negri verticali. Cîrduri mari de păsări tulburate de oameni au părăsit pietrele rotindu-se cu țipete stridente deasupra lui „Sadko”.

Unul dintre cercetătorii științifici a zărit un urs alb pe culmea insulei. A tras cu pușca și l-a ucis pe sihastrul mișos, dar echipajul navei nu a văzut nici un fel de eroism în această ispravă: împușcătura fusese zadarnică, deoarece era cu neputință să luăm ursul de pe stîncă inaccesibilă. Vinătorului ghinionist i-a fost dat nu numai să îndure zeflemelele echipajului, ci să și primească o muștrare scrisă pentru nechibzuință.

După o cercetare amănunțită întreprinsă pe capul nordic, pe care l-am denumit «Ziua internațională a tineretului», la o înălțime de 250 m a fost ridicată din pietre o movilă înaltă în care a fost înfipt drapelul sovietic.

După ce a parcurs 60 de mile spre sud-vest, „Sadko” s-a oprit lângă insula Johov. Părea că ne-am transpus în cu totul altă zonă geografică. Insula Johov nu are nimic comun cu stîncile vulcanice ale insulelor Jeannette și Henriette... o caracterizează relieful cu pante domoale, cu un grad de fragmentare a reliefului neobișnuit de puternic pentru asemenea latitudini nordice, lipsa învelișului de gheață.

Topografii au procedat la o ridicare a terenului. Insula Johov avea o circumferință de 30 km. Spre nord și spre sud au fost descoperite niște lagune întinse. Pe limba îngustă de nisip care despărțea laguna sudică de mare se aflau mormane de înotătoare, care ar fi putut sluji drept bază de combustibil unui sat întreg.

Natura însăși crease astfel aici toate condițiile pentru organizarea unei bune stații polare. Dar de multă vreme nu mai călcase picior de om pe aici. Acest fapt se putea deduce și după comportarea animalelor. Pe suprafața galbenă-cenușie a pămîntului se zăreau mișcînd, ici-colo, puncte albe: erau urși care se plimbau agale și se uitau cu curiozitate la „Sadko”. Vulpile polare, care nu erau speriate, veneau foarte aproape. Am văzut multe păsări și am zărit urme de cerbi.

Geologii noștri au găsit în păturile superioare ale solului colți și oase tibiale de bou moscat, o dovadă elocventă că în timpuri îndepărtate insula mișuna de animale.

În dimineața zilei de 8 septembrie, „Sadko” a ancorat lângă insula Bennett. Insula aceasta deluroasă are o istorie destul de lungă.

În 1902 s-a oprit pe insula Bennett călătorul rus Toll. Pornind de aici pe gheață spre continent, Toll a pierit pe drum împreună cu trei tovarăși ai lui.

La capul Sofia am descoperit locul de popas al lui Toll : ruinele colibeii, cartușe, haine zdrențuite, frânturi de instrumente și alte obiecte. Am adunat cu grijă toate aceste lucruri pentru a le preda Muzeului arctic.

Am cercetat timp de două zile insula. A fost trecut pe hartă conturul ei exact, stabilit prin observații astronomice.

Asemeni predecesorilor noștri, am descoperit pe insulă o faună bogată. Se zăreau peste tot urme de fiare. Cirduri de păsări zburau țipind de pe o colină pe alta. Într-un loc am dat pe mal de o morskă bătrână care se uita supărată la necunoscuții care îi tulburau liniștea. În jurul morsei s-au strîns o mulțime de curioși. Își întorcea în toate părțile capul rotund, mustăcios, cu ochii injectați de sânge și când îndrăzneții i se urcau în cârcă nu făcea decît să sîșie.

Oamenii l-au fotografiat din toate părțile pe acest străvechi locuitor al Arcticii și el s-a tîrît alene puțin mai la o parte de noi, mișcîndu-și labele cu stîngăcie...

După ce am stabilit coordonatele insulelor Johov și Bennett și am cercetat aceste insule, ne-am îndreptat spre portul Tixie, ca să ne facem provizii de cărbuni și să ne întoarcem acasă. La 10 septembrie „Sadko” s-a abătut din drum apropiindu-se de insula Faddeev, ca să luăm la bord doi astronomi lăsați acolo de expediția care își desfășura activitatea pe „Sedov”. I-am găsit pe astronomi la capul Blagovescensk. Capul acesta avea o înfățișare extrem de neatrăgătoare : de pe țărmul lui abrupt se prelingeau șuvoaje abundente de mîl lichid și viscos amestecat cu gheață și zăpadă.

Principala rocă de pe insulă era gheața împietrită, acoperită de sedimente marine contemporane.

Natura insulei Faddeev este tipică pentru întregul arhipelag Novaia Sibir. Această regiune de gheturi fosile a fost bine explorată de expediția lui Toll.

După părerea lui Toll, gheața fosilă este formată din rămășițe ale înghețului din timpuri îndepărtate care au fost îngropate sub sedimente marine mai recente. Gheața fosilă se găsește în forma cea mai clară pe insulele Liahov. Pe

marea insulă Liahov, un perete vertical de gheață fosilă, acoperită cu pământ, se ridică în unele locuri cu 40 m deasupra mării. Marea sapă peșteri și grote în stratul inferior al gheții fosile. Țărmurile de acest gen se termină de obicei cu un fund de gheață care pătrunde destul de departe în interiorul insulei și este acoperit cu pământ fărîmițat.

În prezent are loc un proces de distrugere puternică a gheții fosile. De aceea, la suprafața ei se ivesc mereu alte rămășițe ale florei și faunei înghețate. Nu degeaba insulele Liahov și partea de continent care ține de ele sînt denumite „cimitirul mamuților”, aici aflîndu-se un număr imens de colți și oase ale acestor animale uriașe, dispărute. Ca rezultat al năruirii aglomerărilor de gheață fosilă, unele insule își micșorează treptat întinderea și chiar dispar. Pe insulele Liahov, linia coastei se retrage pe alocuri cel puțin cu o jumătate de metru pe an.

Insulele Vasilevsk și Semenovsk aflate în Marea Laptev la nord de capul Borhaia și spre vest de capul Stolbovoi au fost trecute pe hartă prima oară în 1823, apoi din nou în 1912 și în cele din urmă au fost explorate în 1936. A reieșit, cu acest prilej, că în decurs de 113 ani insula Semenovsk s-a micșorat cu mai mult de 7 ori, iar insula Vasilevsk a dispărut complet. Acolo unde fusese zărită în 1823 și 1912 s-a dovedit în 1936 a fi doar un banc subacvatic¹.

Oamenii de știință aflați la bordul lui „Sadko” i-au ajutat pe cei care participau la expediția întreprinsă de „Sedov” să facă un punct astronomic² și i-au adus cu șalupa la bordul navei noastre care staționa la o depărtare de o milă de uscat : era cu neputință să ne apropiem de capul Blagoveșcensk din cauza apelor mici. Colaboratorii științifici au luat cu ei un bloc mare de gheață seculară, hotărînd să-l aducă pentru cercetări în laboratorul glaciologic al Institutului arctic.

După ce am efectuat încă o stațiune hidrologică la vest de insula Balkovsk, am ocolit pe la est insula Stolbovoi și în zorii zilei de 12 septembrie am întîlnit spărgătorul de gheață „Sedov”. Se împlineau trei luni de cînd la bordul acestei nave călătorea o expediție hidrografică. Un număr de 200 de stații hidrologice, numeroase observații topografice, astrono-

¹ În 1948 se topise și insula Semenovsk. — *N. R.*

² Să stabilească longitudinea și latitudinea cu ajutorul astrilor. — *N. R.*

mice și hidrografice erau rezultatul preliminar al activității acestei expediții. Acum „Sedov” pornise dinspre Tixie îndreptându-se spre strîmtoarea lui Sannikov, pentru a efectua și acolo cîteva observații importante.

Din păcate întîlnirea a fost de scurtă durată și n-am avut timp suficient să stăm de vorbă cum trebuie cu cei de pe „Sedov” : noi zoream să ajungem la Tixie ca să luăm cărbuni, iar ei se grăbeau să ajungă în Novaia Sibir, unde-i așteptau membrii expediției debarcați pe insulă pentru efectuarea observațiilor de coastă.

Am ajuns la Tixie în dimineața zilei de 13 septembrie. Aici ne așteptau știri neplăcute.

În primul rînd, la Tixie nu erau cărbuni suficienți.

În al doilea rînd, pronosticurile cu privire la gheață făcute la începutul navigației s-au dovedit a fi eronate.

Încălzirea Arcticii, care a început din 1920, a încurcat toate socotelile specialiștilor. Pînă atunci se presupunea că la latitudini mari se menține în permanență așa-numita „căciulă polară” a presiunii atmosferice ridicate, un fel de barieră care închide drumul vînturilor calde de vest și de sud-vest din Atlantic. În realitate însă s-a dovedit că în epoca încălzirii „căciula polară” este rezistentă doar primăvara. În celelalte luni ciclonii atlantici străpung bariera și răzbat de parte spre est pînă în Marea Laptev.

Și iată că, în august și septembrie 1937, ciclonii aceștia care răzbătuseră prin bariera „căciulii polare” s-au năpustit spre est suflînd aproximativ pe paralelele 80—85. În partea răsăriteană a Mării Kara au început să sufle vînturile puternice de vest. Ele au alungat ghețurile spre arhipelagul Severnaia Zemlea, au creat o barieră compactă de ghețuri în regiunea dinspre mare a arhipelagului Nordenskjöld și tirînd cu forța ghețurile prin strîmtoarea Vilkițki au început să astupe literalmente cu ele Marea Laptev. Fuseserăm martorii puternicei derive cînd am trecut cu pupa înainte prin strîmtoarea Vilkițki.

La Tixie ni s-a comunicat că această derivă a surprins în Marea Kara o întreagă caravană de nave în frunte cu spărgătorul de gheață „Lenin” și a azvîrlit-o prin strîmtoarea Vilkițki în Marea Laptev. În prezent caravana aceasta se

afla în capcană : avea înaintea ei o regiune cu ghețuri compacte pe o lărgime de 30 mile.

Așadar, pronosticurile cu privire la ghețuri nu s-au adeverit, dar, cu toate acestea, trebuia să știm să le înfruntăm pe toate căile. În Arctica trebuie să navigi „cu ochii deschiși”, ca să știi în fiecare clipă unde, când și ce fel de ghețuri ai putea să întâlnești. Pronosticurile cu privire la gheață trebuie verificate la tot pasul și completate cu recunoașteri navale și aeriene cu privire la starea gheții. În 1937 nu s-au întreprins recunoașteri pe apă nici în Marea Kara, nici în Marea Laptev, iar recunoașterea aeriană era efectuată doar de un singur avion și numai în Marea Kara.

În ce privește pronosticurile, este natural că ele pot fi alcătuite doar cu condiția ca toate navele care navigă în Arctica să adune cu minuțiozitate tot soiul de date atît cu privire la gheață, cît și la suprafețele cu ape libere. În această privință păcătuisem și noi. Cînd am ajuns la 78°34' latitudine nordică și la 118°28' longitudine estică și am dat de ghețuri inaccesibile, noi nu ne-am întors spre apus și nu am cercetat regiunea care se întindea pînă la arhipelagul Severnaia Zemlea unde, după toate probabilitățile, drumul era liber de ghețuri. Rămăsese pînă atunci neclară problema dacă în 1937 nu se putea trece din Marea Kara în Marea Laptev prin strîmtoarea Vilkițki, ci prin strîmtoarea Șokalski ¹.

Mări ca Laptev, Novaia Sibir și Ciukotsk pot fi numite doar în mod convențional mări. De fapt ele nu sînt decît golfuri ale Bazinului Arctic Central. Toate trei sînt perfect deschise spre nord și nimic nu împiedică trecerea ghețurilor din aceste mări în Bazinul Arctic și, dimpotrivă, aducerea ghețurilor din Bazinul Arctic. Toate acestea se referă și la Marea Kara, deși într-o măsură mai mică.

Rezultă deci că atîta timp cît nu vom studia definitiv partea centrală a Oceanului Înghețat de Nord, nu vom putea avea pretenții deosebite în ce privește pronosticurile.

Departa de noi, pe o banchiză în derivă, funcționa acum stația „Polul Nord”. Ce multe lucruri noi și folositoare vor aduce rezultatele observațiilor efectuate de această stație !

Comandantul navei „Sadko” a primit de la Direcția Generală a Căii Maritime de Nord ordinul să se alăture spărgă-

¹ În prezent, datorită dezvoltării aviației, datele cu privire la starea gheții pe traseul Căii Maritime de Nord se culeg cu multă precizie.

toarelor de gheață care călăuzeau caravanele de nave comerciale. Dar cum putea să întreprindă așa ceva când bun-
cărele de cărbuni ale navei erau aproape goale?

Am fost nevoiți să așteptăm o caravană care transporta
cărbuni și care trebuia să sosească peste cinci zile pe cursul
superior al Lenei.

Între timp, pe mare s-a dezlănțuit o furtună groaznică.
Abia am isprăvit ambarcarea cărbunilor aduși de cargoul
„Partizanu Șcetinkin” că am primit prin radio câteva sem-
nale prin care se cerea de urgență ajutor.

La 20 septembrie, orele 9 dimineața, cel dintîi a cerut
ajutor spărgătorul de gheață „Malighin”. El își întrerupsese
lucrările de explorare pentru a ajuta vapoarelor „Iskra”,
„Vanzetti” și „Belomorkanal” să ajungă la Tixie. „Malighin”
comunica că „Iskra” avea o gaură de apă, iar celelalte nave
nu reușeau să remorcheze șlepurile pe care le aveau la
remorcă.

S-au prins apoi semnalele S.O.S. lansate de nava hidro-
grafică „Hronometr” care fusese serios avariata lîngă capul
Borhaia. Am ridicat imediat presiunea la mașini și am ieșit
în larg ca să dăm ajutor navelor sinistrate. Am vrut să ne
îndreptăm în primul rînd spre „Hronometr”. Pe drum însă am
interceptat un S.O.S. lansat de barca cu motor „Celiuskin”,
care se afla mai aproape decît „Hronometr”.

Vremea era îngrozitoare. Un vînt de forță 9¹, care sufla
de la nord, biciuia în rafale aproape neîntrerupte, încărcate
cu zăpadă. Pe deasupra apelor plumburii, lucioase, alergau
nori tuciurii, zdrențuiți. Marea era brăzdată de valuri uriașe.
„Sadko” era aruncat ca o coajă de nucă. Era greu nu numai
să mergi pe punte, dar chiar să te menții.

Am izbutit totuși să dăm de „Celiuskin”. Mica ambarca-
țiune pufăia cu deznădejde ieșind cu greu de sub valurile
care o acopereau. Parîma ancorei era întinsă ca o coardă.
Chiar dacă ar fi pus motorul la maximum, ea n-ar fi fost în
stare să slăbească nici măcar parțial încordarea aceasta a
parîmei. Munți întregi de apă se prăbușeau pe punte îngro-
pînd cu totul nava sub greutatea lor. Dar ea revenea mereu
la suprafață și motorul continua, tușind, să funcționeze.

¹ Forța vîntului se măsoară cu scara Beaufort; forța 9 înseamnă fur-
tună tare, iar vîntul are o viteză de 20,8—24,4 m/s. — N. R.

„Virați ancora, lăsați-vă în derivă, am transmis celor de pe «Celiuskin», o să vă remorcăm”.

Patruzeci de minute s-au canonit fără să izbutească să vireze ancora. Vinciul de ancoră era slab și n-au reușit să smulgă ancora de la fund. Comandantului ambarcației nu i-a rămas altă soluție decât să ne comunice că va căuta să se mențină cu propriile lor forțe pînă dimineața și că renunță la ajutor.

Ne-am îndreptat atunci în grabă spre „Hronometr”. Între timp din Tixie ne-a sosit o radiogramă vestindu-ne că spre „Malighin” se îndrepta remorcherul „Levanovski” care primise ordinul să salveze șlepurile caravanei. „Hronometr” însă nu mai răspundea la chemările noastre. Tăcerea aceasta ne sporea neliniștea pentru soarta lui și am căutat să ajungem cît mai repede cu putință la capul Borhaia.

Abia în zorii zilei de 21 septembrie am zărit fișia îngustă și joasă a capului. Lîngă limba de nisip se spargeau spume, gînd talazuri albe printre care se putea desluși o pată minusculă neagră.

Ne-am apropiat mai mult. Era clar acum că pata aceea era „Hronometr”. Nava se afla într-o stare din cele mai jalnice. Aruncată pe nisip, zăcea pe uscat culcată pe o parte. În spatele ei forfoteau oamenii care reușiseră să ajungă pe uscat.

Acum nu-i mai puteam fi de nici un folos lui „Hronometr”, cu atît mai mult cu cît „Sadko” nu se putea apropia de el la o depărtare mai mică de 4 mile, din pricina apelor puțin adînci. Dar nu aveam nici un drept să-i lăsăm echipajul la voia întîmplării și „Sadko” a rămas să staționeze în apropierea coastei pînă cînd valurile se vor potoli astfel încît șalupa și bărcile să poată lua oamenii de pe uscat.

A doua zi am făcut cîteva asemenea încercări, dar fără nici un rezultat. Abia spre seară șalupa și baleniera¹ au ajuns pînă la uscat și i-au luat la bord pe cei 23 de marinari rebeșiți, uzi și flămînzii.

Cînd șalupa care remorca baleniera se apropie de „Sadko”, am constatat uimiți că, în afară de oameni, la bordul lor se aflau și niște pasageri patrupezi mișoși. Am presupus că marinarii de pe „Hronometr” reușiseră să salveze cîinii de

¹ Barcă cu prova și pupa ascuțite, care ține bine marea; a nu se confunda cu baleniarele pentru vînatul balenelor. — N. R.

pe navă. Dar cînd șalupa s-a apropiat mai mult, uimirea noastră s-a dublat, căci alături de cățeluși ședea un pui mititel de urs alb, nu mai mare decît un ciine de curte. Ca și cum și-ar fi dat seama de gravitatea situației, ursulețul stătea foarte cuminte, așa cum îi șade unui pasager salvat dintr-un naufragiu.

După cîteva clipe totul se lămurî. Ursulețul care fusese prins în timpul unei vînători aparținea unuia dintre colaboratorii științifici aflați pe nava „Hronometr”. Pe ursuleț îl chema Mașka și avea doar trei luni. Stăpînul lui ni l-a dăruit drept mulțumire pentru că-l salvasem.

Voi mai reveni de mai multe ori în cuprinsul cărții la făptura aceasta miștoasă, dar în clipa aceea nu ne ardea de ursuleț. Eram chemați iar în ajutor de „Malighin”. Acesta își croia drum printre ghețuri masive îndreptîndu-se spre barca cu motor „Lensoviet” care se pusese pe uscat. Vapoarele pe care le condusesese printre ghețuri se și îndreptaseră spre Tixie.

Ne-au trebuit zece ore ca să ajungem pînă în punctul unde se afla „Malighin”. După ce am trecut de capul nord-estic, am făcut cale întoarsă, deoarece ni s-a transmis de pe „Malighin” :

„Ne-am apropiat de «Lensoviet». Banchiza a început să se spargă. Cred că «Sadko» își poate urma drumul inițial”.

Timp de patru zile ne-am aflat într-o cursă de salvare. Abia în a doua jumătate a zilei de 24 septembrie, „Sadko” se înapoie la Tixie unde ne așteptau multe nave. Se înălța aici o pădure întreață de catarge și de coșuri, de parcă ne-am fi aflat într-un port adevărat. În radă staționau navele „Belomorkanal”, „Kingisepp”, „Iskra”, „Vanzetti”. După ce am debarcat echipajul navei „Hronometr”, ne-am alăturat acestei companii, iar după puțin timp a intrat în port și „Malighin”. El naviqă semeț și se opri lîngă noi.

Șapte nave se adunaseră simultan în acest colț îndepărtat al Arcticii care nu de mult fusese un punct prea puțin locuit.

Privelistea aceasta impunătoare îți încînta, fără să vrei, privirea, dar totodată se iveau griji noi : de unde să se facă rost de combustibil pentru toate cele șapte nave ?

Timpul era înaintat. În golfurile liniștite începuse să se formeze o gheață tînăra care peste puțin avea să se întă-

rească. Cu toate acestea nu ne puteam despărți cu nici un chip de Tixie.

După ce s-a repartizat între nave restul de cărbuni, nouă ne-au revenit doar 150 t. Cu o asemenea rație de înfometare era greu să sperăm că vom putea ține piept ghețurilor care se consolidau.

Gînduri despre un eventual iernat, despre o despărțire lungă de familii începeau să ne frămînte mințile. Într-una din acele clipe grele am găsit întîmplător în fundul valizei un pachetel ce-mi era necunoscut. Desfăcîndu-l am găsit un baton de ciocolată și o foaie de hîrtie pe care am recunoscut un scris drag.

Darul acesta naiv și sincer m-a emoționat și m-a îmbărbătat. În ziua aceea a zburat din Tixie spre sud ultimul avion și am trimis cu el o scrisoare la Moscova. M-am străduit să scriu pe un ton cît mai vioi și mai vesel, să amintesc despre revederea apropiată, cu toate că eu însumi nu mai credeam în ea.

Seara am avut o nouă bucurie neașteptată. Cineva bătu la ușa cabinei și o voce cunoscută întrebă încet :

— Se poate ?

Peste o clipă în fața mea stătea Andrei Gheorghievici Efremov, tovarășul meu de muncă de pe spărgătorul de gheață „Krasin”, pe care navigasem împreună aproape doi ani. Andrei Gheorghievici, un ofițer de punte calm, cît se poate de practic și operativ, își atrăsese stima tuturor celor de pe bordul spărgătorului de gheață „Krasin”. Privirea lui blajină, puțin obosită, observa cel mai mic defect. Se apuca de treabă fără zarvă, fără țipete, lucra fără să se zorească, metodic, și nu se oprea pînă cînd nu erau toate în regulă.

Întîlnirea neașteptată m-a bucurat nespus. Am aflat că în acest voiaj i se încredințase sarcina să conducă practica studenților care navigau pe „Malighin” și doar întîmplarea făcuse să nu ne întîlnim în portul Dickson.

Am stat îndelung de vorbă. Ne-am depănat amintirile despre „Krasin”, despre călătoriile întreprinse spre insula Herald, spre insula Vranghel, spre Ciukotsk. Am vorbit cu respect despre profesorul nostru comun : neînfricatul comandant Belousov. Ne-am amintit de Vladivostok, de grădinile lui verzi, de golfurile lui albastre învăluite într-o ceață cenușie, de Cuibul Vulturilor și de alte zeci de colțuri pitorești cu care

ne deprinseserăm amîndoi în anii în care am lucrat în Primorie.

Ca să ne ridicăm moralul ne străduiam să ne încredințăm unul pe altul că a doua zi sau în zilele următoare vor porni spre est și „Sadko” și „Malighin”, iar după două săptămîni ne vom întîlni cu vechii noștri prieteni pe străzile însorite ale Vladivostokului.

Dar în dimineața zilei de 27 septembrie a sosit un ordin neașteptat: „Sadko” să plece spre vest, în ajutorul spărgătorului de gheață „Lenin”, iar „Malighin” să se îndrepte spre „Krasin”, să se aprovizioneze împreună cu el cu cărbuni de pe o navă care transporta cărbuni și după aceea să pornească și el spre vest.

AȘADAR, RĂMÎNEM SĂ IERNĂM



AM PĂRĂSIT TIXIE noaptea, după paisprezece zile de la sosirea noastră în acest port. Era frig și întuneric. Luminile portului polar s-au topit repede în pîclă și doar zgomotul ritmic al mașinii, precum și hîrșîitul și clinchetul acelor de gheață ne aminteau că nu stăm pe loc, ci înaintăm.

Totul decurgea precum era de așteptat. Gerul se întetea. Cu fiecare ceas pe apă se ivea tot mai multă pojghiță de gheață. Stratul ei plumburiu cuprindea spații tot mai întinse, nimicind hula pe care vîntul o stîrnea pe apă. În jurul nostru se așternea acum un deșert de apă mohorit și trist în calmul lui neobișnuit, acoperit cu un moar de gheață.

În zorii zilei de 29 septembrie am traversat paralela 74 și am ajuns într-o zonă de gheață tînăă formată din blocuri suprapuse. Cerul se înseninase, se apropiiau banchizele. În jurul nostru se legănau pe apă cerculețe albicioase. Cu fiecare milă parcursă, blocurile acestea de gheață deveneau tot mai numeroase. Peste puțin navigam printre sloiuri de gheață tînăă lipite între ele, tivite de suluri regulate — marea părea acoperită cu un uriaș năvod pescăresc.

Către amiază, „Sadko” era deja nevoit să-și croiască drum printre blocuri mari de gheață. Acum înaintam încet, navigînd în zigzag și căutînd ochiuri de apă. Oricît erau de

frumpe banchizele, pe nici unul dintre noi nu-l bucura întâlnirea cu ele.

Mi-am amintit, fără să vreau, regula experimentată a balenierelor, și anume: „navele, care n-au izbutit să iasă dintre ghețuri vechi înainte de începerea noului îngheț, sînt osîndite să rămînă la iernat”.

Nu mai tinăra ursoaică Mașka, noua noastră pasageră, venită la noi de pe „Hronometr” era mulțumită. Își petrecea acum tot timpul la pupa în tovărășia prietenului ei, cățelul Nordik de la bord, admirînd șesul alb-albăstrui care se așternea în ambele borduri ale navei; după naufragiu se vede că ghețurile i se păreau mai sigure și mai atrăgătoare decît apa...

În momentele acelea însă nu ne ardea de glumă. Oră de oră ghețurile deveneau tot mai masive și era tot mai anevoios să răzbați printre ele.

În pustiul mort de gheață, dincolo de paralela 74, la 29 septembrie am întîlnit pe „Kuznețkstroï” în fața unei bariere de gheață veche compacte. Nava se afla într-o situație grea, ca să nu spun desperată. Timp de cinci zile, spărgătorul de gheață „Sedov” se căznise zadarnic să-l scoată la ape libere.

Toate încercările rămăseseră infructuoase, în schimb „Sedov” se alesese cu elicea avariată. Amîndouă navele n-aveau combustibil suficient. În timp ce „Sedov” încerca să-l elibereze pe „Kuznețkstroï” dintre ghețuri, amîndouă au început să plutească în derivă, fiind duse spre nord. La 23 septembrie ele au fost supuse presiunii ghețurilor și după trei zile „Sedov” a fost nevoit să-l părăsească pe greoiul său tovarăș de drum și să-și croiască singur drum spre caravana condusă de spărgătorul de gheață „Lenin”: două vapoare din această caravană suferiseră avarii și i se ceruse spărgătorului de gheață „Sedov” să le ia la remorcă.

„Kuznețkstroï” a încercat să răzbată spre est, dar ghețurile l-au oprit. Trebuia să i se dea o mînă de ajutor ca să scape din pustietatea aceasta.

Fără a pierde timp, „Sadko” a tăiat gheața din jurul vaporului, a străpuns printre crestele de gheață o trecere de la sud-est spre nord-vest, și l-a condus pe „Kuznețkstroï” spre strîmtoarea lui Sannikov. Întîm am încet prin picla deasă. În sfîrșit, la 30 septembrie am ieșit tîrziu noaptea la

ape libere în regiunea insulei Stolbovoi și ne-am despărțit de „Kuznețkstroï”. Acum putea să navigheze spre Vladivostok.

Am urmărit îndelung cu privirea nava care se îndepărta, calculând în minte în a cîta zi de navigație va ajunge pînă în Oceanul Pacific.

Puteam să trimit cu el o scrisoare la Moscova. Dar ce puteam să scriu în ea? În clipa aceea nu puteam să spunem nimic precis nu numai despre ziua următoare, dar nici măcar despre ceasul următor.

„Sadko” rămase în același loc pînă spre miezul nopții, așteptînd să vadă dacă nu va trebui să vină iar în ajutor lui „Kuznețkstroï”. Cînd ne-am convins că el înaintează nestîngerit fără să înlînească ghețuri ne-am întors: caravana condusă de spărgătorul de gheață „Lenin” ne chema stăruitor în ajutor.

În cursul nopții de 3 octombrie a avut loc prin radio-telefonie o consfătuire a comandanților de pe navele „Er-mak”, „Lenin”, „Sadko” și „Sedov”. D. I. Șvețov, comandantul lui „Sedov” informa că, după ce nava lui s-a despărțit de „Kuznețkstroï”, a nimerit între ghețuri compacte și nu se poate elibera singură dintre ele. În lupta pe care o ducea împotriva ghețurilor, „Sedov” își avariase încă o pală a elicei și a fost nevoie să o schimbe.

Ni s-a cerut să plecăm neîntîrziat în ajutorul lui „Sedov” și împreună cu el să răzbatem spre caravana condusă de spărgătorul de gheață „Lenin”, pentru a remorca navele avariate.

De cum s-a crăpat de ziuă am pornit în direcția lui „Sedov”. Ninge cu fulgi deși și vizibilitatea era redusă la maximum. Mercurul termometrului coborîse pînă la -10°C .

Cînd ninsoarea se mai domoli ni se înfățișă o priveliște tristă. În jurul lui „Sadko”, cit puteai cuprinde cu privirea, se așternuseră ghețuri. Printre crestele de gheață cafenii, murdare, vechi care apucaseră să se topească în timpul verii, sclipeau sloiuri tinere albăstrui.

În ochiurile dintre ghețuri apa aburea, acoperindu-se repede cu cristale de gheață. Tot timpul se lăsa o ceață umedă și deasă din care se desprindeau neînterupt bancuri purtate dintr-un capăt într-altul deasupra spațiului restrîns al mării.

Cele din urmă păsări părăseau Arctica și țipetele lor neliniștite îți răscoleau sufletul.

L-am zărit, în sfârșit, pe „Sedov” la orele 11 dimineața într-un punct situat la $76^{\circ}47'3$ latitudine nordică și $117^{\circ}00'$ longitudine estică. Coșul lui subțire, înalt, scotea rotocoale de fum. Se putea spune, fără teama de a greși, că mașina navei funcționa din plin, dar, cu toate acestea, aproape că nu se urnea din loc.

„Sadko”, care arăta mult mai modest decât uriașul „Sedov” cu bordurile lui înalte, era înzestrat cu o mașină mai puternică și mai bine adaptat pentru spargerea ghețurilor. De aceea, am sfărmat destul de repede bariera, alăturându-ne navei de care ne era sortit acum să nu ne mai despărțim.

Întilnirea aceasta i-a bucurat pe cei de pe „Sedov” : puteau acum să înainteze în siajul lui „Sadko”. Fără să pierdem timp, am pornit mai departe pentru a veni în ajutorul spărgătorului de gheață „Lenin”. Dar încă pe înserate am fost nevoiți să ne oprim : drumul spre vest era închis.

A doua zi dimineața am încercat din nou să răzbatem printre ghețuri, îndreptându-ne spre sud sud-vest. Curind însă a trebuit să ne oprim iar.

În zorii zilei de 6 octombrie, „Sadko” a pornit, din proprie inițiativă, în recunoaștere pentru a cerceta starea ghețurilor. Voiam să examinăm bordura răsăriteană a masivei bariere de gheață, dincolo de care se afla, blocată și fără ajutorul nostru, caravana spărgătorului de gheață „Lenin”.

Înaintam, spărgind gheața tină, a cărei grosime atingea deja 10—15 cm. Între aceste ghețuri tinere întâlneam la tot pasul mici zone cu gheață veche inaccesibilă unui spărgător de gheață, fiind astfel nevoiți să le ocolim. O ceață deasă continua să plutească deasupra ghețurilor.

Am cutreierat două zile de-a lungul barierei care ne despărțea de caravana condusă de spărgătorul de gheață „Lenin”, încercând zadarnic să găsim o trecere cât de mică. Am izbutit doar într-un loc să descoperim, printre lanțurile de creste de gheață vechi, care se întindeau spre vest pînă la orizont, o banchiză netedă acoperită cu zăpadă. Aceasta era însă atît de trainică și de compactă încît după trei izbituri date cu avînt am izbutit să înaintăm doar cu o jumătate din lungimea navei. A trebuit să renunțăm la încercarea de a răzbate spre vest, să ne întoarcem la „Sedov” și să ne oprim iar în aștep-

tare pînă cînd va veni spre noi un spărgător de gheață puternic.

Rezultatele recunoașterii au fost astfel formulate în raport :

„Bariera de gheață masivă, sudată, care desparte spărgătoarele de gheață «Sadko» și «Sedov» de caravana spărgătorului de gheață «Lenin», s-a format după toate aparențele din fișia de gheață de litoral, care în perioada navigației a rămas fixată lingă coasta Proncișcev. Vînturile care au suflat în ultimul timp în partea vestică a regiunii, au desprins această fișie împingînd-o de la țarm. Prin capătul ei sudic, ea s-a unit cu gheața care în perioada navigației plutea în partea de sud-vest a Mării Laptev, la est de insula Bolșoi Boghicev, răsbindindu-se în golful Olenek și apoi mai departe spre est, iar prin capătul ei nordic s-a unit cu gheața care a derivat din Marea Kara prin strîmtoarea Vilkițki. Pe măsură ce bariera aceasta se depărta de coasta Proncișcev, între ea și pămînt se forma gheață tînără în care a pătruns spărgătorul de gheață «Lenin» cu caravana condusă de el”.

În felul acesta, caravana spărgătorului de gheață „Lenin” nimerise într-un fel de capcană fără ieșire : drumul spre vest era barat de ghețurile îngrămădite în strîmtoarea Vilkițki, iar cel spre est era astupat de inelul închis al barierei de gheață masivă. Într-un anotimp atît de înaintat și în starea atît de complexă a ghețurilor nici nu se mai putea pune problema străpungerii barierei cu ajutorul unor spărgătoare de gheață și a degajării pe această cale a navelor imobilizate. Ar fi fost bine, dacă spărgătorul de gheață „Lenin” ar fi izbutit să ducă spre est măcar o parte din navele comerciale cele mai puternice, lăsîndu-le pe celelalte să ierneze la gura unuia dintre riuri. Noi însă trebuia să plecăm cît mai repede cu putință la Vladivostok, atîta timp cît mai puteam s-o facem. Atît „Sadko” cît și „Sedov” nu puteau să-i dea nici un fel de ajutor spărgătorului de gheață „Lenin”.

La 9 octombrie s-a apropiat dinspre est spărgătorul de gheață „Malighin” și a acostat lingă „Sedov”. Imediat s-a început transbordarea cîrbunilor.

Spre dimineața zilei de 15 octombrie, gheața tînără a atins o grosime de 29 cm. La orele 9,20 navele s-au depărtat cu 3 mile spre est și s-au oprit. A doua zi au fost reluate încercările de a răzbate spre est. De astă dată am parcurs o distanță și mai mică, doar 0,6 mile. Ceața stăruia, ghețurile se întăreau.

În zorii zilei următoare am hotărît să ne croim drum spre est. Mișcarea aceasta urma s-o conducă spărgătorul de gheață „Malighin” care dispunea de rezerve mai însemnate de cărbuni și avea un pescaj mai mare.

În dimineața zilei de 17 octombrie, pe la orele 9, caravana noastră se îndreptă spre Novaia Sibir. Dar fiecare milă era parcursă cu greutate de nedescris.

Astăzi, când îmi amintesc de zilele acelea îndepărtate, îmi vine greu să le deosebesc una de cealaltă, parcă s-au contopit toate într-o singură zi mare și chinuitoare.

Oamenii nu mai aveau somn și tihnă. Chiar și pedantul și liniștitul mecanic șef „Matvei la cub” s-a tras la față și parcă a slăbit. Își petrecea aproape tot timpul în compartimentul mașinilor, aplecându-și atent urechea la funcționarea mecanismelor a căror capacitate era folosită la maximum. Mașinistul șef Serghei Tokarev, cu ochii roșii din pricina nopților nedormite, urmărea personal funcționarea fiecărui rulment și a fiecărui ungător. Kolea Rozov, cu mina bandajată, nu mai ieșea din compartimentul căldărilor, îmbărbătându-i pe fochiștii sleiți de puteri. Mențineau tot timpul presiunea necesară.

Pe mare răsunau trosnituri, gemete și bubuituri neîntreprupte. Când „Sadko”, când „Malighin” pe rînd, când amîndouă deodată se năpusteau spre banchiză și încet, trepidînd din pricina efortului se cățarau pe ea cu scrișnete și trosnituri. Gheața ceda încet și, parcă fără voie, se desprindea un bloc după altul. „Sedov” manevra printre sfărîmături, căutînd să nu rămînă în urma noastră. Mașina lui era însă mai slabă decît cele ale spărgătoarelor de gheață „Sadko” și „Malighin” și din această cauză „Sedov” se împotmolea mereu. Eram nevoiți să ne întoarcem și să-l eliberăm dintre ghețuri.

La 18 octombrie părea să ne surîdă norocul. Se ivi lună plină. Fenomenele de flux și de reflux, care se intensifică totdeauna cînd este lună plină și lună nouă, au pus ghețurile în mișcare. Banchizele, scăldate în lumina rece a astrului nopții, scînteiau și sclipeau cu un luciul albastrui. Printre ele se căscau hăuri negre. Navele, lucrînd zi și noapte la lumina lunii, navigau în zigzag printre banchizele masive, străduindu-se să găsească o trecere de la un ochi de apă la altul.

Într-o zi și o noapte parcurseserăm 68 mile. Încă două-trei treceri de acestea și am fi ajuns într-o zonă relativ ferită de primejdii. Aceasta însă a fost ultima noastră reușită. Din ziua de 19 octombrie viteza cu care înainta nava noastră a început să se reducă brusc. A doua zi „Malighin” a rămas imobilizat între ghețuri și „Sadko” a spart câteva ore gheața în jurul lui ca să-l elibereze. Apoi „Sedov” a fost prins din nou în strînsoarea ghețurilor.

La 20 octombrie, mecanicii au calculat rezervele de combustibil care mai rămăseseră. „Malighin” avea la bord 210 t de cărbuni, „Sadko” 180, iar „Sedov” 181. Pentru a economisi combustibilul am oprit funcționarea dinamurilor de la bord și am început să folosim iluminatul cu petrol.

O ninsoare deasă împiedica alegerea drumului. Pe măsură ce înaintam întâlneam banchize mai masive de ghețuri îngrămadite. La 21 octombrie am ajuns în cele din urmă printre ghețuri de forță 10. Pe mare s-a lăsat ceață. Termometrul indica -10°C . Avea loc un proces de tasare și de ușoară îngrămadire a sloiurilor. Aproape toată ziua am fost cufundați în beznă. Peste tot — de la puntea de comandă și pînă la puntea inferioară și la cambuză¹ — se vorbea despre iernare.

Pe bordul spărgătorului de gheață „Sedov” se mai aflau, în afară de membrii expediției științifice, numeroși studenți care-și făceau practica la bord, precum și un număr de oameni de știință care se întorceau în patrie, după ce iernaseră prin diferite stații polare. Studenții erau siliți să-și întrerupă anul de învățămînt. Dar cei care se întorceau în patrie, după o sedere de doi ani în Arctica, visau să-și revadă rudele și prietenii, tinjeau după soarele sudic și o climă caldă.

În tot cursul zilei de 21 octombrie, caravana care pătrunsese între ghețuri compacte a navigat doar 10 mile spre sud. O masă mare de ghețuri ne-a împins spre nord-est și în felul acesta am rămas de fapt pe loc.

A doua zi, o dată cu ivirea zorilor, navele au început iar să-și croiască drum spre sud. „Sadko” și „Malighin” străpungeau împreună barierele de gheață veche, lucrînd pe două canale paralele, iar „Sedov” naviga în siajul lor. Canalele se acopereau fără încetare cu gheață. Pe cer, cît cu-

¹ Magazia pentru alimente de la bordul navei. — N. R.

prindeai cu privirea, sclipeau reflexe albe, și aceasta denotă că peste tot în jurul nostru se afla o banchiză compactă.

La orele 15,50 ne-am apropiat de un lanț mare de ghețuri vechi, îngrămădite, care ne bara drumul. „Sadko” și „Malighin” au pornit din nou împreună la atacul gheții. Anevoie, metru cu metru, au croit un drum pentru „Sedov” care naviga în șiajul lor. În sfârșit, pe la orele 18, am reușit să biruim bariera și să ieșim la un ochi mare de apă. Dar marginile canalului tăiat s-au împreunat pe dată și „Sedov”, care nu reușise să treacă prin barieră, s-a pomenit prins în mijlocul ei.

Am fost nevoiți să ne întoarcem și să reluăm toată munca de la început. Abia pe la miezul nopții „Sadko” și „Malighin” au izbutit să se apropie de „Sedov”. Ne-am oprit lângă el: nu mai puteam înainta nici un metru, înapoi nu era de loc spațiu liber, iar la dreapta și la stînga se înălțau creste de gheață foarte mari. „Malighin” a fost împins chiar lângă bordul lui „Sadko”, navele aflîndu-se la o depărtare de 6—8 m una de alta.

La 22 octombrie, orele 24 ne aflam la $75^{\circ}26'$ latitudine nordică și la $133^{\circ}24'$ longitudine estică, adică la 37 mile de extremitatea sudică a insulei Belkovski, unde marea era liberă de ghețuri.

Abia în zorii zile de 23 octombrie canalul a început să se lărgască puțin, gheața topindu-se întrucîtva. Peste puțin „Sedov” s-a smuls din strînsoarea barierei, iar după aceea, mergînd înapoi, s-au degajat din ea „Sadko” și „Malighin”.

Presiunea gheții s-a întetit. Gheața tînără apăsa și se stratifică. La est, la sud-est și la sud se zăreau ghețuri masive îngrămădite. Nu mai avea nici un rost să facem alte încercări de a răzbi spre sud. Așadar, o dată cu lăsarea întinericului — la orele 15,35 — navele s-au oprit între ghețurile în derivă.

Nimeriserăm în deriva ghețurilor și ne dădeam perfect de bine seama de greutatea pe care aveam să le întîmpinăm: numeroase nave urmaseră calea aceasta dezolantă, pornind de la coasta Siberiei și îndreptîndu-se spre regiunea polară, dar numai „Fram” o străbătuse cu succes. Din corabia „Jeannette” a lui De Long mai rămăseseră tefere doar cîteva obiecte de puțină însemnătate care au fost găsite mai tîrziu pe coasta Groenlandei. „Sf. Anna” pierise fără urmă,

iar „Celiuskin” se dusesese la fund înainte de a fi izbutit să iasă din Marea Ciukotsk.

Puteam să continuăm lista aceasta, frunzărind istoria navigației prin Arctica. Dar și această înșiruire este suficientă pentru a pricepe toată gravitatea situației în care ne aflam, cu atât mai mult cu cât navele erau supraincărcate cu oameni : 217 oameni deveneau participanți, fără voie, la o iernare în derivă în regiunea polară, iernare fără precedent în istorie.

Dimineața am însemnat în jurnalul meu :

„Așadar, ne așteaptă iernarea, o iernare lungă și grea. Fără îndoială că ghețurile nu ne vor lăsa pe loc și vor scoate navele din această mare puțin adâncă, ducându-le spre largul oceanului adânc. Iar acolo... Ce se va întâmpla cu noi acolo ? La drept vorbind ne cam îngrozim la gândul acesta. Dar în clipa de față, patru tovarăși de ai noștri nu-și duc oare traiul pe o banchiză în derivă ? În timp ce noi tot discutăm și chibzuim aici, ei plutesc foarte liniștiți pe banchiza lor care derivează de la Polul Nord spre coasta Europei. Ascultăm zilnic prin radio comunicatele, telegramele lor oglindind curajul și încrederea de care sînt pătrunși. Iar noi, 217 oameni sovietici aflați nu pe o banchiză firavă, care poate să plesnească în fiecare clipă, ci pe trei nave excelente, avînd la dispoziție stații de radio, rezerve alimentare și echipament, ne vom dovedi mai puțin curajoși decît cei patru tovarăși ai noștri ? Și apoi patria ne va uita oare și ne va lăsa în voia sorții ?...”.

Am ieșit pe puntea lui „Sadko” care era acoperită cu gheață și cu troiene de zăpadă. Întinderile nemărginite ale ghețurilor erau luminate slab de o văpaie roșiatică care ținea loc de zi. Soarele nu se mai arăta la orizont.

Cît de diferit era cerul acesta tulbure, roz-verzui, de cupola aceea albastră, de o transparență de cristal, sub care ne luaserăm rămas bun cu trei luni în urmă la Arhanghelsk de la rudele noastre, și cît de diferite erau toate cele ce aveam să îndurăm față de planurile pe care le făuriserăm atunci pe chei !...

Am coborît în cabină, am răsfoit o carte, am schimbat caietele dintr-un loc într-altul, apoi am început să recitesc telegramele pe care le promisem de la soția mea.

Abia în ajun îi comunicasem că ne croim drum spre Vladivostok și că nădăjduim că nu vom fi nevoiți să iernăm pe aici, iar acum m-am apucat să scriu o altă telegramă :

„Sîntem siliți să iernăm în mijlocul ghețurilor în derivă. Nu mă voi întoarce înainte de primăvară. Fii tare. Cred că toate vor decurge bine”.

Se impunea să efectuăm munca cea mai urgentă, care nu suferea aminare, și anume să pregătim navele pentru iernat, să punem mașinile la păstrare, să repartizăm oamenii pe nave, să calculăm și să repartizăm rezervele de alimente și de îmbrăcăminte calduroasă, să organizăm cît de cît traiul oamenilor în vederea celei dintîi iernări în derivă din lume cu un număr atît de mare de participanți.

Telegrama Direcției Generale a Căii Maritime de Nord din 30 octombrie ne informa că dată fiind situația grea în care ajunseseră navele, era necesar să începem pregătiri în vederea iernării. În continuare ne anunța că primăvara va trimite avioane spre noi.

Cînd am primit telegrama, iernatul în mijlocul ghețurilor în derivă de fapt începuse. De la 23 octombrie, navele nu au mai navigat cu mijloace proprii nici măcar un metru. În schimb, ghețurile ne-au antrenat repede spre nord. În ziua de 23 octombrie, la orele 16, ne aflam la $75^{\circ}21'$ latitudine nordică și $132^{\circ}15'$ longitudine estică, la o depărtare de 200 mile de locul unde cu 44 de ani în urmă se opriase Nansen cu „Fram” pentru a începe deriva spre pol. Ghețurile însă ne-au împins pe dată navele spre nord cu o viteză mare și aveam toate temeiurile să presupunem că vom ajunge la o latitudine mai mare decît „Fram”. În primele trei zile ale derivei am fost purtați cu 17 mile spre nord, iar la 30 octombrie, în ziua în care am primit telegrama, ne aflam deja la $76^{\circ}10'$ latitudine nordică și $131^{\circ}10'$ longitudine estică.

Era necesar să grăbim organizarea iernatului, dacă nu voiam să fim luați prin surprindere. În primul rînd, trebuia să pregătim navele ca și oamenii pentru lupta ce urma s-o dăm împotriva ghețurilor.

Din experiența expedițiilor polare anterioare a reieșit că multe depindeau de locul și de modul în care nava era așezată în mijlocul ghețurilor în vederea iernării. Pentru o navă este cît se poate de primejdios să nimerească într-o

zonă în care ghețurile își exercită presiunile, într-un ochi de apă ale cărui margini se lipesc și se desfac ca foalele unei armonici. Corabia „Jeannette” a lui De Long a fost sfărâmată tocmai într-o asemenea zonă, iar „Ceļiuskin” a naufragiat din pricină că a nimerit într-un canal adânc fără ieșire.

De aceea, comandanții erau datori, în primul rînd, să se preocupe de găsirea unui adăpost în care să-și amplaseze navele. Cel mai prevăzător dintre toți s-a comportat Hromțov, comandantul lui „Sadko”. El a ales într-o banchiză veche o lagună naturală, înconjurată de un lanț înalt și puternic de creste de gheață. „Sadko” și-a tăiat un drum și s-a adăpostit în laguna aceasta acoperită cu gheață tină. Ulterior s-a dovedit că alegerea aceasta a fost cea mai reușită: toată iarna, „Sadko” n-a avut de suportat nici un fel de presiune mai serioasă din partea ghețurilor.

„Malighin” se oprise la marginea unei vechi banchize groase, astfel că după cîteva zile presiunea gheții a făcut să se ridice lîngă bordul lui un zid uriaș de gheață care a ajuns pînă la nivelul punții. Din fericire, mecanicii de pe „Malighin” nu demontaseră încă mașina, — nava se puse în mișcare și se depărtă de locul acesta primejdios, oprindu-se între ghețuri, loc care prezenta mai multă siguranță.

„Sedov” și-a ales sălașul cel mai prost pentru iernat. A fost plasat între două cîmpuri care i-au pricinuit ulterior multe neajunsuri: în tot cursul iernii ghețurile au exercitat presiuni asupra corpului lui de mai mult de 20 de ori. Una din acestea i-a avariat în chip ireparabil cîrma. Cei care navigă în Arctica trebuie să țină seama de această tristă experiență.

După ce navele s-au pregătit de iernat, în mijlocul ghețurilor aflate în derivă a luat ființă un oraș în toată regula. Prin preajma vapoarelor cu trei punți s-au ivit căsuțe de gheață, corturile hidrologilor și ale magnetologilor. Zăpada era punctată cu șipci de control pentru măsurarea grosimii învelișului de gheață. Au fost repede bătătorite drumuri care duceau de la o navă la alta. Pe drumurile acestea se desfășura o circulație intensă.

Se impunea o nouă repartizare a oamenilor pe nave, trebuia făcută o evidență și o repartizare a alimentelor și a echipamentului.

La bordul lui „Sedov” se aflau 100 de oameni. Pentru a-l descongestia, membrii diferitelor stații polare care se

îmbarcaseră pe el după ce-și sfîrșiseră misiunea, au fost transferați pe „Malighin”. Oamenii de știință s-au mutat pe „Sadko”, iar pe „Sedov” au rămas studenții. S-a luat hotărîrea de a se organiza la bordul lui o „filială în derivă a Institutului hidrologic”.

Rezultatul calculului privind rezervele de alimente și echipament nu era de loc liniștitor. Rezervele alimentare de care dispunea „Sedov” erau insuficiente, iar îmbrăcămintea și încălțămîntea călduroasă lipseau cu desăvîrșire. A fost necesar să se împartă proviziile de pe „Sadko” și „Malighin”.

Se dispunea de cantități foarte mici de cărbuni și de petrol. Din calcule a reieșit că după ce mașinile vor fi oprite nu se va putea repartiza mai mult de 200 g de petrol pe zi pentru fiecare lampă, ceea ce însemna că 18 ore din 24 urma să stăm în întuneric.

Deocamdată, în focarele navelor mai pîlpăiau focurile. Am hotărît să nu le stingem pînă la 7 Noiembrie, deoarece doream să sărbătorim a douăzecea aniversare a Revoluției din Octombrie avînd căldură și lumină electrică. Oricum, nici nu puteam sfîrși înainte de această dată munca în vederea pregătirii mașinilor pentru iernat, nici instalarea sobelor, precum și diferitele amenajări pentru încălzirea încăperilor de locuit.

Personalul a fost repartizat astfel pe bordul lui „Sadko” : 33 de oameni au fost cazați în încăperea de la pupa situată între punți, unde au fost instalate paturi, iar în cabinele corpului de comandanți au fost plasați 38 de oameni.

Multă bătaie de cap ne-a dat organizarea încălzirii navei cu ajutorul sobelor. Am fost siliți să confecționăm la repezeală sobe din niște butoiașe care conținaseră petrol.

Constructorii improvizați, în frunte cu celiuskineanul Gordeev, membru al expediției, îmbarcat pe „Sadko”, au născocit proiecte dintre cele mai fantastice pentru a încălzi navele cu ajutorul sobelor. Se impunea confecționarea unor sobe care să consume cît mai puțin combustibil și să dea maximum de căldură. Trebuia să economisim cărbunele cu cea mai mare strictețe : am hotărît, așadar, să consumăm pentru încălzirea navei doar 200 de kg de cărbuni în 24 de ore.

La început, în încăperea dintre punți care fusese împărțită în cabine, am instalat o sobiță în coridor și de la ea am tras niște burlane de tablă prin întreaga încăpere. Încerca-

rea aceasta a dat însă greș: soba nu trăgea și focul se stingea.

Am instalat atunci o a doua sobiță. De astă dată am căptușit butoiasele pe dinăuntru cu cărămizi refractare și le-am lipit cu lut, ca să păstreze mai bine căldura, dar și această construcție era departe de a fi perfectă. Sobița se afla în fața ușii cabinei mele, cu toate acestea chiar și salteaua mea a înghețat în timpul iernii.

În încăperea situată între punți la pupa se afla o singură sobiță, dar acolo era ceva mai cald decât la noi, deoarece încăperea aceasta nu era împărțită în cabine.

Au fost plasate sobițe și în stația de radiotelegrafie, în careul ofițerilor, în sala de baie și în atelierul mașinilor. dar în afară de stația de radiotelegrafie, nu ne-am putut încălzi în nici una din aceste încăperi. În cazul cel mai bun am putut să menținem o temperatură de $+5-6^{\circ}\text{C}$.

Abia după un an, când am iernat la bordul lui „Sedov”, am „descoperit” secretul simplu al încălzirii cu ajutorul sobelor: n-aveam decât să punem în sobe o cantitate mai mare de cărbuni. Am dat afară cărămizile din butoiase: pereții de metal ai sobelor, încinși la roșu, răsrfringeau întreaga căldură căpătată și în încăperi se menținea în cea mai mare parte a zilei o temperatură normală. Burlanele pentru sobițe au fost confecționate din tablă de oțel și când n-am mai avut tablă am început să folosim învelișul căldărilor.

Din practică a reieșit că lungimea cea mai avantajoasă a burlanelor orizontale este de aproximativ 10 m, iar diametrul de 14 cm. În ce privește coturile, este mai bine să nu fie în unghi drept, ci curbe. La construirea întregului sistem de burlane trebuia să ținem seama de faptul că ele urmau să fie demontate deseori pentru a fi curățite de funingine.

S-a acordat o atenție deosebită izolației termice a sobelor și burlanelor pentru a preveni eventuale incendii. Toți pereții despărțitori de lemn prin care treceau burlanele au fost temeinic izolați cu azbest.

Hublourile au fost astupate etanș, procedându-se în felul următor: în nișa hubloului s-a așezat o pernă de puf, apoi nișa a fost închisă cu o bucată de dermatină, din care aveam rezerve suficiente la bord. A rezultat un lucru trainic și eficace.

Pentru locuit au fost adaptate în primul rînd suprastructurile¹ de lemn și încăperile care erau căptușite cu lemn. În aceste încăperi era mai cald ca oriunde. Punțile navelor și pereții despărțitori au fost acoperiți de un strat gros de zgură. Orice bucată de pînză, orice frîntură de scîndură și-au găsit întrebuințare — totul era folosit pentru încălzirea încăperilor de locuit.

Numerosul colectiv rămas să ierneze în derivă a muncit în aceste zile cu o încordare extremă, dar cel mai mult au avut de furcă echipajele de la mașini. Aveau sarcina ca într-un termen scurt să pregătească mașinile pentru iernat, să ungă suprafețele lucioase ale mecanismelor pentru a le feri de rugină, să pompeze apa din căldări și să le usuce, și totodată să organizeze lucrările de reparații.

Nici unul dintre noi nu avea experiență în privința iernării printre ghețurile în derivă... De aceea, înainte de a se lua o măsură, aceasta era examinată de două și de trei ori și aveau loc discuții îndelungate. În cele din urmă însă, mecanicii de pe „Sadko”, sub conducerea lui Matvei Matveevici au făcut față cu succes sarcinii lor.

Mai slab a fost organizată munca la bordul spărgătorului de gheață „Sedov”, unde pregătirea mașinilor pentru iernat s-a făcut defectuos. Aceasta a avut consecințe nedorite, pe care le voi relata într-un alt capitol.

Am primit sarcina de a pregăti rezervele de alimente și echipament pentru eventualitatea unui pericol iminent. Deși intenționam să luptăm cu dîrzenie pentru menținerea navelor, totuși în Arctica trebuie să fii totdeauna pregătit pentru orice întîmplare neprevăzută. De aceea, la numai cîteva zile după ce ne-am început iernatul, au fost depozitate pe punte rezerve alimentare pentru o perioadă de trei luni, calculate pentru 70 de oameni, precum și echipament de tabără. Tot pe punte se mai aflau posturi de radio cu acumulatori, întreaga rezervă de îmbrăcăminte de blană, saci de dormit, lăzi cu alimente, sobițe, butoiașe cu petrol, cărbuni. Oamenii de știință au pregătit echipament pentru efectuarea lucrărilor pe gheață. S-au stabilit semnalizări de alarmă pentru cazurile de incendiu sau de primejdie venind de pe gheață, precum și ordinea în care trebuia abandonată nava. Fiecare

¹ Încăperi care se ridică parțial sau total deasupra punții principale.
— N. R.

membru al expediției știa cu precizie care-i sînt obligațiile în momentele de grea cumpănă.

Pentru noi, care eram frămîntați de aceste griji, timpul zbură neobișnuit de repede. Nici n-am apucat să terminăm lucrările cele mai urgente că a și sosit ziua aniversării Revoluției din Octombrie. Tineretul pregătise un spectacol cuprinzînd muzică de jaz, numere de canto și de dans. Mulți studenți, printre care cei cu aptitudini de pictori erau destul de numeroși, s-au îndeletnicit cu pavoizarea tribunei.

A venit și dimineța zilei de 7 Noiembrie. Nu era cituși de puțin o vreme de sărbătoare: viscolul făcea ravagii de dimineată. În partea de sud a orizontului sufla un vînt de forță 8 (17,2—20,7 m/s). Caravana în derivă se apropia cu mare repeziciune de paralela 77. Era frig, întuneric și umezeală.

Cu toate acestea, pe nave domnea o atmosferă însuflețită, de sărbătoare. Ardeau luminile electrice. Deasupra punților filfiiuau ghirlande de pavilioane. Punțile fuseseră pavoazate cu pînze roșii pe care se citeau lozinci. În mijlocul banchizei se înălța o tribună săpată în gheață — mîndria pictorilor și a constructorilor noștri.

Pe la amiază vîntul se mai potoli puțin. Amurgul albatru care ne înlocuia pe atunci ziua ne îngăduia să deslușim contururile navelor troienite și acoperite de gheață. Acolo, lîngă pasarele se zărea ceva mișcînd și deodată din diferite părți au răsunat cîntece voioase, au fluturat pavilioane, oamenii s-au aliniat în rînduri și s-au îndreptat din trei colțuri ale banchizei spre tribună. Începuse prima manifestație pe ghețurile în derivă din Marea Laptev...

La ora aceea eram de cart și nu puteam să particip la sărbătoarea obștească. Dar de pe punte, ca de pe o tribună mare, manifestația se vedea bine. Ea s-a desfășurat departe pe ghețuri și pentru prima oară m-am convins ce mulți oameni participau la deriva noastră printre ghețuri.

De pe gheață răsunară strigăte de salut. Cineva rostea o cuvîntare. Se auziră aplauze, apoi bubui un „ura” tunător.

Mitingul continua. Am coborît de pe punte și m-am îndreptat spre postul hidrologic, unde fusese instalată o sondă

cu care se măsoara adâncimea apei și viteza derivei. Saula¹ subțire se afunda continuu tot mai adânc sub gheață. Am consultat cronometrul și am clătinat fără să vreau din cap : încă niciodată nu înaintasem spre nord cu o astfel de repeziciune.

Mi-a venit din nou în minte istoria lui „Fram”. Puteam să afirmăm cu certitudine că eram purtați pe drumul străbătut de el.

Acum, când deriva începuse, era târziu să dăm înapoi. Oricât ne-ar fi fost de greu, nu se cădea să ne pierdem cumpătul, să ne plîngem și să încrucișăm brațele. Tocmai în asemenea clipe grele se verifică oamenii și oare nu vom fi în stare să dovedim cât prețuiește un om sovietic atunci când se străduiește să biruiască greutățile ?...

Ca și cum ar fi răspuns gândurilor mele, în depărtare răsună cîntecul vesel și viguros :

*Departe-n mare ne trimite țara
Ca să pornim la asalt...*

Coloanele de manifestanți se împrăștiară, îndreptîndu-se spre nave. În bezna care se îngroșa, focurile torțelor deseneau broderii bizare.

¹ Parimă subțire cu circumferința de 1,5—3,5 cm. — N.R.

ȘCOALA MUNCII ȘI A DÎRZENIEI



ÎN A TREIA ZI a sărbătorii, fochiștii au stins focul la căldări. Zumzetul uniform al dinamurilor a amuțit. Firele subțiri de tungsten ale becurilor electrice s-au răcit și n-au mai răspândit lumină. Tubulatura instalației de încălzire s-a răcit și ea repede, acoperindu-se cu chiciură. De acum încolo trebuia să ducem un alt trai.

Pe coridoare s-au aprins luminile roșietice, tulburi, ale lămpilor cu petrol. Au răsunat lovituri de topor: oamenii care erau de serviciu la sobe tăiau lemne. Aprindeau surcelele în butoiașele de oțel și apoi împrăstiau peste ele cărbuni care scoteau fum și refuzau să se aprindă. Era întuneric și domnea o atmosferă înăbușitoare. Din neobișnuință ne poticneam, ne loveam cu fruntea de uși. Ne irita senzația neplăcută de umiditate permanentă și neputința de a ne încălzi măcar o oră.

În Arctica, leacul cel mai bun împotriva melancoliei și a deprimării este munca și chiar din prima zi a iernatului am recurs la acest mijloc salvator. Am mai arătat că echipajul de la mașini n-avea timp să se plictisească: în zilele acestea, pe punțile inferioare ale navelor clocotea munca cea mai încordată. Dar nici ceilalți membri ai echipajului nu sedeau cu brațele încrucișate.

Membrii expedițiilor care rămăseseră să ierneze alcătuiau un grup neobișnuit de eterogen. În afară de marinari se mai aflau aici lucrători ai Institutului arctic și ai Departamentului hidrografic din Direcția Generală a Căii Maritime de Nord. Mai erau, de asemenea, numeroși studenți ai Institutului de hidrografie. Totodată, se pomeniseră pe neașteptate în derivă și alte categorii de oameni, bunăoară: dalgherii care construiseră pe insula Henriette o casă pentru stația polară, un număr de lucrători științifici care-și terminaseră misiunea în diferite stații polare și chiar un comandant de cursă lungă care-și predase nava la Tixie și sperase să se întoarcă cât mai curînd în patrie cu prima navă întilnită în drum.

În primul rînd s-a adoptat hotărîrea de a se menține cu orice preț disciplina din timpul navigației și al expedițiilor. Ce importanță avea că navele n-aveau libertate de manevră? Ele înaintau împreună cu ghețurile. Mai mult decît atît, ele se îndreptau spre larg, spre regiuni de mare adîncime ale oceanului, într-acolo unde derivase doar „Fram”. Însemna, așadar, că trebuia menținut și chiar sporit programul de observații și de cercetări.

A fost stabilită o ordine strictă a carturilor pe nave.

La fiecare două ore, cartnicii măsurau adîncimea mării, precum și viteza și direcția derivei. În afară de aceasta, se efectuau observații minuțioase asupra gheții, și se controla îndeplinirea riguroasă a regulamentului de ordine interioară.

Pe coridorul dintre punți, la o masă îngustă, s-au aciuat un număr de membri ai expediției cu cărțile, caietele și aparatele lor. Își descifrau însemnările făcute în cursul verii, studiau microorganismele recoltate în apele mării, probele de sol culese de la fund. Aici, în derivă, a fost începută pregătirea unei mari lucrări științifice asupra rezultatelor celei de-a treia expediții la latitudini mari.

Mai mult decît atît, expediția la latitudini mari începuse tocmai acum o etapă extrem de interesantă. Colaboratorii științifici cei mai activi nu numai că nu se plîngeau de soarta lor, ci chiar se bucurau de înaintarea caravanei spre latitudini mai mari, unde îi aștepta o activitate creatoare pe întinderile nemărginite ale ghețurilor.

Se efectuau observații astronomice și se calcula cu precizie drumul parcurs în derivă. Se determinau elementele magnetismului terestru. Se efectuau observații asupra modi-

ficărilor forței de gravitație cu ajutorul complicatului aparat „Wening Meines”.

La bordul lui „Malighin” a fost organizată o stație meteorologică. Aici se măsură la fiecare oră temperatura, presiunea atmosferică, direcția și forța vînturilor, precipitațiile atmosferice, vizibilitatea etc. Tot aici, aceleași date erau supuse unei analize științifice preliminare, se făceau sintetizări și se trăgeau concluzii.

Ca și cum ne-am fi aflat într-o expediție obișnuită, după fiecare 30 mile de drum parcurs se efectuau stații hidrologice; hidrologii luau probe de apă la diferite nivele; hidrobiologii colectau și studiau reprezentanții faunei acvatice, iar geologii colectau de pe fundul mării probe de sol și le examinau. Într-un cuvînt, caravana se transformase într-un orașel științific, în ale cărui laboratoare se desfășurau cercetări deosebit de importante care făgăduiau științei o serie de descoperiri interesante.

Curînd spori și mai mult acest interes datorită faptului că în Marea Laptev își făcu apariția o a doua caravană în derivă. Spărgătorul de gheață „Lenin” și cele patru nave pe care le conducea nu reușiseră să rămînă în golful Hatanga unde și-ar fi putut petrece iarna într-un loc sigur. La 14 noiembrie 1937, un vînt puternic de sud-vest smulse de la țarm ghețurile în care se opriseră navele acestea și le împinse în largul mării. De atunci, două caravane derivau simultan în Marea Laptev: prima, formată din cele trei spărgătoare de gheață ale noastre, în partea de nord-est a acestei mări, iar a doua, condusă de spărgătorul de gheață „Lenin”, alcătuită din cinci nave, în partea de sud-vest. Acum, oamenii de știință puteau să compare datele acestor derivate.

Deriva simultană a celor două caravane a durat aproape 9 luni, pînă la 7 august 1938, cînd spărgătorul de gheață „Lenin” și celelalte nave au fost scoase dintre ghețuri de spărgătorul de gheață „Krasin”.

Noi înaintam spre nord.

Chiar din primele zile a devenit clar că derivam mult mai repede decît „Fram” al lui Nansen. În primele 9 luni ale derivei, „Fram” înaintase numai cu 400 km, pe cînd caravana noastră străbătuse doar în prima lună aproximativ 420 km, apropiindu-se cu 200 km de pol, dacă socotim în linie dreaptă.

În dimineața zilei de 27 noiembrie, navele noastre au traversat drumul parcurs cu 24 de ani înaintea noastră de spărgătorul de gheață „Taimir”, comandat de căpitanul de rangul II Boris Vilkițki, care a descoperit arhipelagul Severnaia Zemlea. Am pătruns în zona „petei albe”. Pe masa carticului în locul hărții se afla acum o foaie albă de hîrtie pe care însemnam drumul parcurs în derivă, notam adîncimile și alte date referitoare la navigație.

La 28 noiembrie, direcția derivei se schimbă pe neașteptate. Vînturile constante de sud-vest ne împinseră spre est nord-est, făcîndu-ne să deviem de la drumul urmat de „Fram”. Caravana pătrundea tot mai adînc în regiunea „petei albe” neexplorate cu o viteză de jumătate de milă¹ pe oră. În jurul sobișelor aveau loc discuții însuflețite pe tema direcției în care ne duc ghețurile.

Abia în primăvara anului 1938, vînturile, schimbîndu-și direcția, puseră capăt acestei derive năvalnice spre nord-est și împinseră caravana, mai întîi aproape de-a dreptul spre nord, iar apoi spre nord-vest.

Am atins punctul cel mai nordic al derivei la 2 martie 1938, cînd navele s-au aflat la $78^{\circ}23,7$ latitudine nordică și $153^{\circ}26'$ longitudine estică.

Este interesant de remarcat că deriva caravanei condusă de spărgătorul de gheață „Lenin” se desfășura aproape identic cu a noastră. Spărgătorul de gheață „Lenin” a derivat de asemenea pînă la sfîrșitul lui ianuarie 1938 aproximativ spre est; a derivat la fel ca și noi, pînă la începutul lunii aprilie a aceluiași an, aproape spre nord, iar după aceea, întocmai ca și noi, spre nord-vest. O singură cauză putea să ducă la o asemenea coincidență a derivelor, și anume, faptul că în ambele regiuni ale Mării Laptev au năvălit mase de aer de la sud-vest.

Din cauza năvălirii acestor mase de aer, amîndouă caravanele noastre au descris, în lunile de iarnă ale derivei lor, niște traiectorii în formă de laț îndreptate spre est. Este remarcabil că și „Fram”, care și-a început deriva la 23 septembrie 1893 într-un punct situat la $78^{\circ}50'$ latitudine nordică și $133^{\circ}30'$ longitudine estică, a descris la începutul iernii un traseu în formă de laț îndreptat tot spre sud-est și care a fost de asemenea provocat de năvălirea unor mase de aer dinspre

¹ Unitate de măsură, egală cu 1853 m. — N. R.

vest. Există însă o deosebire, deoarece pe vremea lui Nansen, năvălirile acestea de mase de aer dinspre vest, fenomen obișnuit în perioada premergătoare iernii în Marea Laptev, erau mai slabe și durau mai puțin decât acum, în perioada încălzirii Arcticii.

Așadar, cercetările științifice se desfășurau din plin. Chiar și acei dintre membrii expediției care nu aveau prilejul să participe la ele își găseau aplicare pentru forțele lor.

Unii se îndeletniceau cu repararea mașinilor și a echipamentului navelor; alții lucrau în „atelierele de croitorie”, confecționând mănuși călduroase din veșminte vechi de blană care nu mai puteau fi întrebuințate; o altă categorie executa echipament auxiliar diferit, necesar pentru lucrările științifice.

„Sedov” a fost transformat într-o universitate plutitoare. Acolo, la lumina sărăcăcioasă a opaițelor cu petrol, se adunau în fiecare zi studenții și profesorii, bărboși, mânjiți cu funingine, încotoșmănați în pufoaice și încălțați cu pislari. Înarmați cu creioane, studenții notau, cu un scris mărunț, lecțiile, străduindu-se în fel și chip să economisească hârtia, marfa cea mai deficitară la bordul navelor în derivă.

Profesorii care locuiau pe „Sadko” se duceau la această „universitate în derivă” pe gheață, urmați de un alai de onoare: îi însoțeau marinarii înarmați cu puști, în eventualitatea unei întâlniri neașteptate cu vreun urs.

Exemplul studenților avu un efect contagios. Începură să se organizeze tot felul de școli și de cercuri de studii. Andrei Gheorghievici Efremov a fost numit conducătorul secției de învățămînt a „școlii tehnice navale în derivă”. Această școală tehnică, care pregătea ofițeri de cabotaj și mecanici de categoria a treia, și-a ales ca sediu spațiosul careu al ofițerilor de pe „Sadko”. N-aș putea spune că studenții școlii noastre tehnice sufereau în încăperea aceasta din pricina căldurii prea mari: pentru a economisi combustibilul, în sobele din careul ofițerilor focul se aprindea doar cu o jumătate de oră înainte de ceaiul de seară și apoi era stins numaidecît, iar cursurile începeau după ceai. Din această pricină, pe la sfîrșitul cursurilor în careul ofițerilor răsuna bocănitul mărunț al pislarilor înghețați: fiecare se încălzea cum putea. Cu toate acestea, aproape că n-au fost elevi care să lipsească de la

cursuri sau să nu-și însușească materia predată în această școală tehnică.

Organizația de partid îmi încredințase conducerea învățămîntului politic, pe care îl urmau marinarii și fochiștii. Cursurile se țineau de obicei pe puntea inferioară, în jurul unei mese instalate lângă sobă. Două lămpițe cu petrol răspîndeau o lumină tulbure. În toate ungherele era beznă. Din sobiță se strecura o șuviță de fum dulceag, înecăcios. De deasupra, de pe pîslarii care se uscau la foc, picura apă murdară. Dar oamenii se deprinseseră cu situația aceasta și nu mai băgau în seamă asemenea mărunțișuri.

Înarmat cu un conspect, vorbeam auditoriului meu despre structura de stat a U.R.S.S., despre patrie, despre partid, despre celelalte țări. Întrebările numeroase ce mi se puneau mă sileau adesea să schimb planul stabilit și să expun lecții complementare.

Astfel a luat o dată naștere o discuție despre Comuna din Paris. O seară întreagă am istorisit despre importanța istorică a Comunei, despre eroismul comunarșilor, despre crîncenul general Galliffet și perfidul Thiers care a jertfit interesele vitale ale Franței numai ca să înăbușe răscoala; am vorbit despre greșelile conducătorilor Comunei.

Cursanții ascultau cu interes. Din cînd în cînd mă întreprueau cu neașteptate replici înflăcărâte:

— Dar ce le-a venit? Firește, trebuiau să se îndrepte spre Versailles, spre Versailles! Așa cum au luat ai noștri la Piter Palatul de Iarnă!...

Foarte însuflețite erau discuțiile despre socialism și comunism, despre stat, despre industrializare. Dar patimile se încingeau cel mai mult atunci cînd discutam despre colectivizare. Curgeau replicile chiar din ungherele cele mai îndepărtate, unde se aflau paturile etajate ale marinarilor care nu participau la studiu:

— Păi uite, la noi în sat, mi-au scris înainte de plecare, că nu pot în ruptul capului să împartă veniturile din anul trecut. Tot făgăduiesc: mîine, mîine!...

Nemulțumîntului îi răspunse o voce dintr-un alt ungher:

— Calic o mai fi și colhozul vostru. La noi, mi-a scris măicuța, e atîta pline încît nu știu ce să facă cu ea!...

Erau foarte apreciate convorbirile despre situația internațională. Radiotelegraștii recepționau cu precizie toate comunicatele T.A.S.S. și telegramele acestea ne țineau loc de ziare.

Pentru a înfățișa mai bine viața noastră în această perioadă a derivei, voi descrie aici una dintre zilele obișnuite ale expediției.

Zorii zilei. În cazul de față, firește, trebuie să înțelegem în chip convențional cuvântul „dimineață”, întrucât atât ziua cât și noaptea este deopotrivă de întuneric. Printre norii rari sclipesc stele luminoase. Ele învăluie într-o lumină spectrală nemărginitul pustiu alb și cele trei vapoare părăsite pe aceste întinderi. Pe nave nu se zărește nici o lumină. E liniște.

Cartnicul care-și sfârșește serviciul de noapte se uită la ceas. Este timpul să-i trezească pe oameni. Cu mâinile rebe-gite alege din discotecă un disc învechit cu marșul cel mai zgomotos și cel mai asurzitor, savurînd dinainte efectul pe care-l va avea. Întoarce manivela patefonului, îl aduce în coridorul dintre punți și așteaptă răbdător, uitîndu-se la ceas. De îndată ce acul trece prin dreptul cifrei 7, patefonul gripat începe să țipe răgușit, ca un desperat, cartnicul bate în uși la dreapta și la stînga comandînd vesel cît îl ține gura :

— Hai, un-doi, scoa-ală !...

Prin toate ușile apar mutre adormite.

— La înviorare, repede-e !...

Supunîndu-se regulilor implacabile ale ordinii interioare, oamenii se strecoară, zgribulindu-se, de sub pături, punîndu-și pufoaicele.

Lîngă sobe începe o învălmășeală gălăgioasă : oamenii încearcă zadarnic să-și găsească pîslarii puși la uscat deasupra butoiașului de fier încins. Sobe sînt puține, iar amatori să poarte pîslari uscați sînt mulți. De aceea, în fiecare seară pe niște grătare atîrnate deasupra sobițelor se înalță mormane întregi de pîslari înghețați. Spre dimineață, toate acestea se învălmășesc într-asa un hal, încît aproape că n-are sens să-ți cauți pîslarii proprii. Unii ghinioniști sînt astfel nevoiți să se fudulească toată ziua în cîte doi pîslari pentru piciorul drept sau pentru cel stîng.

— La înviorare, mai repede !...

Sfîrșindu-și din mers sumara lor toaletă matinală, oamenii ies în goană pe covetă, de unde coboară pe gheață.

Exercițiile de înviorare erau suspendate doar pe ger sau vînt puternic. În toate celelalte cazuri ele se desfășurau cu strictețe.

Aliniați pe cîteva rînduri, ne îndoim sirguincios genunchii, întindem brațele — facem tot ceea ce prescriu regulile de gimnastică igienică. Aceste mișcări nu-s, firește, prea grațioase, deoarece înainte de a ieși la înviorare, fiecare dintre noi a căutat să se încotoșmăneze cu atîtea veșminte cît a putut să pună pe el. Dar severul instructor de educație fizică, Serghei Tokarev, poate să confirme că i-am executat totdeauna conștiincios comenzile.

După exercițiul de înviorare, tovarășul de serviciu nu ne îngăduie să urcăm la bordul navei încă o jumătate de oră, deoarece mai trebuie să facem cîteva tururi în jurul ei. Pe geruri puternice o asemenea plimbare nu este prea plăcută.

După plimbare urmează ceaiul de dimineață.

La orele 9 începe ziua de lucru. Cu munca, timpul trece repede pînă la amiază. La orele 12 ne luăm prînzul. Apoi se îngăduie „ora moartă”, după care se reia munca pînă la cină. Cina se servește exact la ora 17 în încăperea rece a carului ofițerilor de pe bordul navei noastre.

La orele 20 și 30 de minute se servește ceaiul de seară și numaidecît după ceai își încep activitatea cursurile și școlile.

Cînd mai poți găsi timp pentru tristețe și cugetări amare ? N-avem pur și simplu cînd să ne plictisim. Abia noaptea, în orele de insomnie ne răsăreau în minte contururile vagi ale îndepărtatei Moscove, auzeam zgomotul tramvaielor ei și larma neîntreruptă a mulțimii, răsunau glasurile dragi ale prietenilor și rudelor. În clipele acestea inima ni se strîngea în neștire și un gînd ne mîjea în minte : oare ne vom revedea curînd ?

Reîncepea însă iureșul obișnuit al zilei de lucru, clocotea din nou munca, iar îndoielile din timpul nopții se risipeau sau se pitulau în adîncul inimii.

Printre zilele obișnuite ocupate în întregime cu muncă îndirjită, asemănătoare între ele ca niște gemeni, sărbătorile

făceau notă aparte. Sărbătorile acestea aveau un conținut adânc. Pentru noi era deosebit de important să considerăm caravana noastră în derivă drept o părticică a teritoriului sovietic. Când ieșeam la manifestație în același timp cu locuitorii Marelui Pământ, sau luam cuvântul la mitingurile consacrate evenimentelor politice ale zilei eram stăpîniți de un sentiment inexprimabil de emoție.

Mi-au rămas întipărite cu deosebire în minte zilele din preajma alegerilor pentru Sovietul Suprem al U.R.S.S.

Cabina de pe „Sadko”, în care locuia primul ofițer Rumke, a fost transformată în cameră de vot. Din niște lădițe au fost confecționate urne. S-a făcut rost de undeva de ceară roșie pentru a le sigila înainte de începerea votării. Careul ofițerilor a fost transformat în sală de așteptare.

Multă bătaie de cap ne-a dat pregătirea plicurilor și a buletinelor de vot. Comisia de circumscripție care se afla la Arhanghelsk, la mii de kilometri depărtare de noi, nu ne putea aproviziona cu cele necesare, oricît ar fi dorit. Ni s-a transmis prin radio doar descrierea plicurilor și a buletinelor de vot. Ni s-a indicat cu o precizie extraordinară dimensiunile lor și cit de lată trebuie să fie dunga violetă de pe buletinele pentru alegerile în Sovietul Naționalităților (n-aveam hirtie colorată).

Buletinele trebuiau scrise la mașina de scris. O asemenea mașină în stare bună se afla doar la bordul lui „Sedov” și din această cauză „Sedov” se transformase într-o „Imprimerie în derivă a Statului”, furnizînd actele necesare tuturor secțiilor de votare. Plicurile au fost confecționate la bordul lui „Sadko” sub conducerea lui Serghei Tokarev.

La 5 decembrie, pe cînd ne aflam la $77^{\circ}46',3$ latitudine nordică și $139^{\circ}55'$ longitudine estică am sărbătorit Ziua Constituției. Abia se potolise vîntul năprasnic de forța 8 ($17,2-20,7$ m/s) care spărsese banchiza în cîteva părți. Gerul însă lipise deja canalurile și coloanele de manifestanți pășeau semețe cu torțe și drapele îndreptîndu-se spre tribuna noastră de gheață pe care furtuna aproape că n-o atinsese.

În aceste zile, radiotelegrafiștii noștri urmăreau cu o deosebită atenție activitatea posturilor de radio de la Moscova. Ei au recepționat și au notat apelul C.C. al P.C.(b) al U.R.S.S.

adresat alegătorilor, precum și alte documente politice extrem de importante, pe care participanții la derivă le citeau cu mare atenție.

A sosit, în sfârșit, dimineața memorabilei zile de 12 decembrie. Ne aflam în punctul situat la $78^{\circ}10',8$ latitudine nordică și $140^{\circ}43'$ longitudine estică.

Oamenii s-au sculat foarte devreme. S-au spălat bine, s-au primenit. Mulți chiar s-au bărbierit de dragul acestei zile atât de solemne. În careul ofițerilor a fost aprins focul în sobe. Ba mai mult chiar, cu prilejul alegerilor a fost pus în funcție un mic motor de rezervă și la bord au fost aprinse luminile electrice. Era o atmosferă de adevărată sărbătoare.

La orele 10 precis am fost invitați la vot. Ne-am apropiat pe rînd de masa comisiei electorale, am primit buletinele și plicurile, am intrat în cabina lui Rumke, de unde am revenit cu plicurile lipite pentru a le da drumul în urne. Pe chipurile oamenilor se putea desluși o emoție sinceră. În momentul acela mă aflam într-o bună dispoziție cu totul aparte, deși ghețurile care ne împinseseră dincolo de paralela 78, asaltau caravana, ne presau, apăsau asupra corpurilor navelor noastre, dar noi nu numai că nu ne dădeam bătăuți, dimpotrivă, ne îndeplineam datoria cetățenească laolaltă cu întreg poporul...

Din careul ofițerilor se și auzeau sunete vesele, vioaie de muzică: spectacolul dat de artiștii amatori era în toi.

Petrecerea s-a prelungit pînă tîrziu în noapte. Elanul solemnității noastre a atins punctul culminant cînd comisia electorală a anunțat rezultatul scrutinului: votaseră 100% din alegători și candidații pentru funcția de deputați în Sovietul Suprem al U.R.S.S. obținuseră 100% din voturi.

Se scurseră iar zile obișnuite de muncă. Se cuvine să arăt că pentru membrii expediției munca nu era cîtuși de puțin o povară; dimpotrivă, ei căutau de lucru. Fără muncă le-ar fi fost urît. Și iată că pe nave au apărut pe rînd o serie de preocupări originale în care se încadră întregul colectiv.

Prima dintre aceste distracții l-a constituit „sezonul de folosire a energiei vîntului”. Imediat ce luminile electrice au

fost stinse și a început tărașoiul cu opaișele de petrol, s-au iscat discuții între oamenii așezați pe lăzi în jurul sobelor despre construirea unor motoare eoliene¹.

Nimeni n-avea idee cum se confecționează asemenea motoare. Imaginația noastră își înfățișa ceva în genul morilor de vînt. Dar nici unul dintre noi nu știa în ce fel o asemenea moară trebuia să producă lumină.

Au pornit spre Moscova întrebări pe calea undelor și a început o corespondență lungă. Ni se trimiteau zeci de sfaturi, dar nu era ușor să le punem în aplicare: autorii lor uitau că cel mai apropiat depozit de materiale de construcții se afla la 3 000 km de noi, iar atelierele erau și mai departe.

S-au înființat „trusturi de construcții” care funcționau după orele de lucru. Numai personalul de pe „Sadko” a organizat trei întreprinderi concurente sub următoarele denumiri: „Badighin și fiii”, „Vetrosvet”², care activau sub conducerea lui Tokarev, și „Matvei cel Roșu” avînd în frunte pe mecanicul nostru șef „Matvei la cub”.

„Matvei cel Roșu” era întreprinderea cea mai solidă: deținea monopolul întregii „baze de producție”, inclusiv al strungului din compartimentul mașinilor, și avea dreptul să funcționeze în orele de lucru. Trustul „Matvei cel Roșu” acționa pe îndelete și cu demnitate, așa cum se cuvenea unei firme serioase. Se confecționau modele de motoare acționate de vînt, se verificau calculele, se făceau schițe și scheme. Între timp, la bord domnea beznă și concurenții improvizați ai lui „Matvei cel Roșu” se grăbeau să i-o ia înainte.

Cea dintîi care a construit un „motor” a fost firma „Badighin și fiii”. Dar... aripile meșterite din scînduri se roteau cu asemenea pocnete și scîrțîituri, cînd începeam experimentarea lui încît se auzeau pe toate navele și cei de pe „Sadko” se cutremurau ascultînd muzica aceasta diabolică. Toate acestea ar fi fost de suportat, dacă firma noastră ar fi reușit să stoarcă din motorul ei măcar o singură scînteie electrică, fapt care nu ne-a reușit, în pofida dorinței noastre.

Într-o bună zi, „Badighin și fiii” au găsit pe punte în locul motorului un morman de sfărîmături. Versiunea oficială glășuia că fusese distrus de furtună, dar gurile rele afirmau că furtunii îi dăduse o mîină de ajutor și comandantul

¹ De vînt. — N. R.

² „Lumină produsă de vînt”. — N. R.

pe care îl apuca durerea de cap de îndată ce începeam experimentarea motorului.

Planurile firmei „Vetrosvet” au eşuat şi ele. Doar firma „Matvei cel Roşu” a dus încet, dar sigur, treaba pînă la capăt. Motorul eolian, sistem Matveev, era o construcţie ingenioasă şi neinteligibilă alcătuită din piesele unui vinci hidrologic, din nişte drugi, pinză de vele şi curele de transmisie. El şi-a rotit cu vioiciune aripile şi timp de cîteva minute nava a fost scaldată pe neaşteptate de lumină electrică. Dar, din păcate, nici firma aceasta nu a izbutit să pătrundă taina reglementării voltajului. Din această pricină, cînd vîntul bătea încet, becurile dădeau o lumină neobişnuit de tulbure, iar la cea dintii rafală toate firele de tungsten s-au ars imediat. Motorul putea fi utilizat realmente doar dacă sufla un vînt constant de forţa 4—5 (5,5—10,7 m/s), ceea ce era extrem de rar în condiţiile din Arctica. În restul timpului însă motorul firmei „Matvei cel Roşu” era folosit pentru încărcarea acumulatorilor postului de radio.

Distracţia cu motoarele eoliene cedă curînd locul unui alt proiect care stîrni o înflăcărare şi mai mare.

Într-o zi, marinarii Litkin şi Kapelov, vînători pasionaţi, descoperiră pe zăpadă urmele unor vulpi polare care veneau să se înfrupte din resturile azvirlite de la masă. Întreprinzătorii marinari dădură în cală de nişte capcane nefolosite, le îngropară în gheaţă, aşezară înăuntru momeala — bucăţi de grăsime de morskă — şi acoperiră totul cu zăpadă. După cîteva zile, vînătorii aduseră triumfători la bord trofeul: o mică fiară cu blana albă pufoasă.

Ştirea despre izbînda lui Litkin şi Kapelov produse senzaţie. Pe toţi cei 217 membri ai expediţiei îi cuprinse deodată cheful să aducă acasă cîte o blană de vulpe polară. Şi ce mai blăni aveau! Procurate cu mîini proprii în mijlocul gheţurilor în derivă la paralela 80! Numai decît toate capcanele au fost scoase din cală şi împărţite diferitelor întovărăşiri de vînători amatori. După eşecul suferit de trustul de construcţii „Badi-ghin şi fiii”, am hotărît să nu-mi mai înfiinţez o întreprindere proprie şi să mă alătur experimentatei firme „Litkin şi Kapelov”.

Trebuie să arăt că în aceste întovărăşiri improvizate condiţiile de muncă nu erau de loc uşoare. Vînătoria nu fusese trecută în graficul zilei de la bord. Singura concesie ce s-a făcut proaspeţilor vînători a fost îngăduinţa de a nu

participa la exercițiile de înviorare. Se socotea pe drept cuvânt că goana după fiare dădea destul de lucru mușchilor. Vânătorii erau datori să se întoarcă la bord la orele 9 dimineața. Dacă întârziu erau sancționați.

După primele succese ale lui Litkin și Kapelov, vulpile nu mai risca să se apropie de nave sau ocoleau stăruitor capcanele. De aceea, pe zi ce trecea eram nevoiți să ne depărtăm tot mai mult de vapoare. În cele din urmă firma „Litkin și Kapelov” începu să ducă capcanele la o milă depărtare de „Sadko”.

Cine a iernat în Arctica știe ce înseamnă să parcurgi o milă pe gheață troienită într-o noapte polară. Amurgul înșelător nu dă nici un fel de umbră. Mergi cit mergi și deodată, cu totul pe neașteptate, te prăbușești pînă la piept într-o groapă ale cărei margini nu se zăresc. Te cațări afară, mai faci un pas și te-ntinzi cu fața în zăpadă, pomenindu-te nas în nas cu un troian. Dar lucrul cel mai neplăcut este să întilnești în cale canaluri, mai ales dacă sînt acoperite cu un strat subțire de zăpadă. În cazul acesta riști să faci o baie rece.

Mi-a rămas bine întipărită în minte ultima plimbare vînatorească.

Am plecat în zori de zi, ca să ne întoarcem, ca de obicei, pe la orele 9. Capcanele erau puse departe de navă și timpul trebuia să ne ajungă tocmai bine ca să ne ducem și să ne întoarcem. Era anevoie de umblat; căzuse o zăpadă înaltă și se iviseră mici canaluri. Gerul se întea. Picioarele degerau chiar și în pîslari.

Am ajuns cu chiu cu vai pînă la capcane. Erau goale. În ultimul timp, vulpile deveniseră foarte prudente. A trebuit să ne întoarcem cu mîinile goale. În drum însă ne aștepta o neplăcere: canalul peste care cu o oră în urmă sărisem ușor se lărgise și pe locul unde fusese, se afla o fișie largă de apă. Ochiul de apă se întindea departe. Toate căutările noastre pentru a găsi un loc de trecere nu duseră la nimic. Doar într-un loc am izbutit să găsim un ochi de apă acoperit cu o gheață foarte tînră groasă de două degete.

Trebuia să așteptăm prea mult pînă cînd gheața aceasta avea să se consolideze, iar alte treceri nu erau. Ce era să facem? Kapelov — vîntorul încercat — dădu din mîini și spuse:

— Să ne tîrim!

Se întinse binișor cu pîntecele pe gheața tină și se tîrî, imitînd mișcările focii. Gheața trosnea sub el. Nu mă simțeam în apele mele. Oricum, sub gheață era apă rece și nu era de loc plăcut să ajungi în ea pe un ger atît de năprasnic.

Dar Kapelov se apropia de celălalt mal și eu n-aveam altă soluție decît să-l urmez. Copiindu-i sîrguincios mișcările, am trecut cu chiu cu vai peste ochiul de apă și abia după ce am ajuns pe gheața solidă am răsuflet ușurat.

Cînd ajunserăm prin apropierea navei auzii niște oftări și gîfîituri. Căutînd cu luare aminte îl zării pe bucătar care ședea în zăpadă.

— Ce faci aici, bătrîne ?

Bucătarul gemu :

— Mor, Sergheici. Mi-a sunat sfîrșitul.

Ne apropiarăm mai mult, trecînd peste niște nămeți. Bucătarul își freca nasul cu zăpadă, scuipa și înjura :

— Ducă-se dracului de blănițe ! Nu-s decît o ispită și nimic altceva ! Am nimerit singur, prostul de mine, mai rău decît într-o capcană. Cum o s-ajung acum acasă ?..

Izbucnirăm în rîs și toate necazurile prin care trecuserăm recent ne-au fost parcă luate cu mîna.

Astfel am aflat că și bucătarul hotărîse să-și facă rost de o blană de vulpe, dar, sleindu-și puterile, se împotmolise în zăpadă și nu putea să mai ajungă la navă.

De bine de rău, ajunserăm tustrei pînă la „Sadko”, dar din ziua aceea nici eu și nici bucătarul n-am mai luat parte la vreo vînătoare de vulpi, oricît de ademenitoare ar fi fost.

Se cuvine însă să arăt că în curînd vînătoria de vulpi încetă să mai dea rezultate : se poate ca numeroșii vînători să fi speriat vulpile, ori dispariția lor se explica prin îndepărtarea tot mai mult a caravanei în derivă de arhipelagul Novaia Sibir. Vînătorii noștri izbutiseră să doboare doar 13 vulpi și cea mai mare parte fuseseră ucise de neobosiții Litkin și Kapelov.

Vulpile nu mai nimeriră în capcane. În schimb le vizitară ciinii noștri cărora le plăcea grăsimia de morsă. Nordik al nostru, care se prefăcuse într-un ciine mare lățos, căteaua cio-bănească Dunka și căteaua de vînătoare Maška, care-și aveau sediul pe „Malighin”, cădeau mereu în capcane. Știînd că cineva va veni după ei, se așezau în zăpadă și așteptau nerăbdători pînă cînd vînătorul înciudat le slobozea labelle din capcană drăcuind.

O dată a căzut în capcană și ursoaica noastră domesticită Mașka. Ea s-a infuriat și a pornit să urle atât de tare încît se auzea la cîțiva kilometri în jur. Aventurile acestei ursoaice merită să fie istorisite mai amănunțit. Îi datoram doar multe clipe vesele care au înfrumusețat viața noastră monotonă și uniformă.

Am arătat mai înainte cum a nimerit Mașka pe bordul lui „Sadko”. După peripețiile prin care trecuse în urma naufragiului navei „Hronometr”, și-a revenit repede, s-a îngrășat, atașindu-se de salvatorii ei de pe „Sadko”.

Era o fiară deosebit de inteligentă. Nu era pe navă ușă pe care Mașka să n-o poată deschide. Dacă avea în față un mîner obișnuit, apăsa pe el cu o labă și cu cealaltă lovea în ușă deschizînd-o cu zgomot. Dacă era un mîner rotund, îl apuca cu amîndouă labele, răsucindu-l și apoi apăsa ușa cu șalele.

Mașka era un asistent nelipsit la toate lucrările hidrologice. Se așeza alături de cercetători și urmărea cu încintare cum era cufundată greutatea în apă, cum după aceea se rotea tamburul și se depăna cablul subțire și lucios.

O dată cartnicii constatară cu desperare că în absența lor Mașka hotărîse să repete singură experiența : îmbrînci sonda în copcă, după aceea se așeză pe labele de dinapoi și începu să împingă manivela vinciului. În cele din urmă manivela sări din piedică și spre marea satisfacție a tinerei ursoaice vinciul începu să se rotească cu zgomot coborînd cablul în apă.

După întîmplarea aceasta, începurăm să ascundem de Mașka manivela vinciului. Dar uneori dădea de ea și o tîra prin zăpadă.

Fiind o fiară curioasă și sociabilă, Mașka îi însoțea pretutindeni pe cei de pe „Sadko”. Exercițiile de înviorare o transpuneau pe ursoaică într-o stare de exaltare fără seamăn : alerga în jurul nostru și-i apuca de picioare pe sportivii care-și îndoiu genunchii. Cînd exercițiile luau sfîrșit, Mașka începea să se lupte în glumă cu marinarii, să se ia cu ei la întrecere la fugă, să se joace de-a v-ați ascunselea.

O dată își făcu apariția la bordul lui „Sedov”, se strecură în cabina locșitorului conducătorului expediției unde dădu

peste o cutie cu bomboane de ciocolată. Le mîncă cu un mormăit bucuros, trînită pe patul moale al stăpînului cabinei.

Încă pe cînd navigam, înainte de a ne fi oprit între gheturi, mi-a fost și mie dat să sufăr de pe urma acestei gurmănde. După ce mi-am terminat cartul de noapte, m-am așezat să iau o gustare în careul ofițerilor. Deodată cineva s-a trînit fără fașoane pe scaun lingă mine. M-am întors. Mașka, punîndu-și labele din față pe masă, și-a afundat botul lung în farfuria mea cu jeleu de fructe și rotindu-și chiorîș ochii supărați a sorbit într-o clipă tot, lingînd farfuria ogîndă.

Mașka urmărea cu mare interes lucrările de minare a gheții. O amuza teribil fitilul Bickford și-i plăcea să-l atingă cu laba. Oamenii o alungau totdeauna, dar o dată scăpă atenției marinarilor vigilenți și din două sărituri ajunse lingă gaura în care fusese introdusă o puternică încărcătură de amonal¹.

Era prea tirziu ca s-o mai putem salva, deoarece ardeau ultimii centimetri ai fitilului Bickford. Ea adulmecă curioasă, strănută și se dădu la o parte, clătînd nemulțumită din cap. În clipa aceea o coloană de fum, de foc și de țandări de gheață îșni lingă ea. Asurzită și orbită, Mașka o luă la goană în galop. După întîmplarea aceasta, ea se purtă mai delicat cu fitilul Bickford.

Relațiile Mașkăi cu cîinii erau foarte complicate. Cît a durat navigația, dormea în aceeași cușcă cu cățelul Nordik. Erau prieteni nedespărțiți. Se jucau împreună, mîncău și alergau laolaltă pe punte. Cînd însă navele se opriră pentru iernat, Nordik făcu cunoștință cu cățelele Dunka și Mașka de pe „Malighin” și nu mai băgă în seamă pe prietena albă și mițoasă.

Mașka nu se putea dumiri ce se întîmplase și tot căuta să-l atragă pe Nordik în distracțiile ei. Îl trăgea de urechi, se lua cu el la trîntă, se întreceau la fugă. Dar de îndată ce prindea prilejul, Nordik alerga la bordul lui „Malighin” și revenea de acolo doar spre seară. Cîinii de pe „Malighin”, care o văzură pe Mașka întîia oară cînd era deja mare, o urau instinctiv și se năpusteau totdeauna urlînd spre ea. În clipele

¹ Exploziv format dintr-un amestec de azotat de amoniu, trinitrotoluen, aluminiu pulbere și pulbere de cărbune. Nu se mai întrebuințează astăzi. — N. R.

acelea, Nordik uita de vechiul lui atașament și-și ataca prietena în rînd cu ceilalți cîini.

Blajina Mașka nu înțelegea comportarea cîinilor și se străduia zadarnic să le cîștige bunăvoința. Cînd însă mușcăturile cîinilor începeau s-o doară se așeza în zăpadă și-i bătea pe adversarii ei.

Ursoaica a trăit la bordul lui „Sadko” pînă în aprilie 1938. Doream foarte mult s-o păstrăm și la încheierea derivei s-o aducem la Moscova. Dar primăvara, cînd ne pregăteam să întîmpinăm avioanele, Mașka a început să facă atîta tă-răboi pe locul unde construiam aerodromurile, încît am fost nevoiți s-o împușcăm.

Aventurile Mașkăi alcătuiau o temă inepuizabilă pentru convorbirile serale din preajma sobelor care ne țineau loc de cluburi. Trebuie spus că în Arctica povestitorii sînt foarte apreciați. Aproape întregul folclor bogat al pomorilor a luat naștere în timpul iernărilor, în izbele îmbicsite de fum ale sălașelor, în așteptarea timpului cînd puteau ieși la vînatul fiarelor. Nu există plăcere mai mare, decît o convorbire prietenească la gura sobei.

Convorbirea aceasta poate să dureze ore în șir, poate să se prelungească seară de seară, lună de lună. La gura sobei se vorbește despre orice, începînd cu cauzele care provoacă aurora boreală și sfîrșind cu superioritatea cartofilor fierți față de cei prăjiți. Unui scriitor i-ar fi fost suficient să șadă o lună la iernat lîngă foc ca să adune subiectele unor povestiri admirabile pentru un an.

Între punțile lui „Sadko”, după cum am arătat, soba era așezată chiar în fața cabinei mele. Alături se afla o ladă pe care puteau să șadă doi oameni. Locul acesta era totdeauna obiectul invidiei generale și norocoșii care reușeau să se așeze primii rămîneau de obicei toată seara lîngă sobă. Cei-lalți trebuiau să se mulțumească cu mai puțin confort: să stea pe vine sau în picioare ca să nu împiedice trecerea pe coridor. Cel care reușea să se strecoare mai aproape, putea să-și scoată din buzunar țigările umezite, umflate și înghețate, să le înșiruie pe soba încinsă și să le miște cu degetele, ca să se usuce mai bine. Oamenii căutau să prelungească cît mai mult procedura aceasta pentru ca să-și poată încălzi miinile, un timp cît mai îndelungat.

Eu nu prea sînt amator să istorisesc, dar îmi place să ascult povestirile oamenilor umblați. De aceea lăsam adesea ușa întredeschisă, mă strecuram în sacul meu de dormit care din cauza înghețului se lipea de saltea și ciuleam urechea la cele ce se petreceau în preajma sobei...

Iată că din coridor se aude zăngănit de tablă și foșnetul cărbunilor — cartnicul scormonește în sobiță. Lada scîrțiie, oamenii se trag mai aproape de foc. Și-au aprins țigările — a început să se împrăstie un fum jilav. Glasul cunoscut al unuia originar dintr-un ținut nordic, care rotunjește „o”-urile, rostește :

— Și iată că-i dau blăstămatei piine, cartofi. Mănîncă. Gîndeam că am domesticit-o. O îngrijesc ca pe un prunc. Se gudură...

Povestitorul, un fochist care se atașase nebunește de o fiară a pădurii, tace o clipă și oftează întristat :

— Se gudură. Dar cînd vin o dată acasă, ce să-mi vadă ochii : poiata răvășită, pe sub gard săpată o groapă, toate găinile decapitate, iar de dumneaei nici urmă — a dat bir cu fugiții. Ce-am mai încasat atunci de la maică-mea !...

Izbucnesc hohote de ris. Fochistul fisticindu-se caută să se dezvinovățească :

— Așa-i cu vulpea. Dar am avut și un viezure — strașnic !

Și începe o istorie lungă despre viezurele pe care fochistul l-a dresat ca pe un ciine.

Se amestecă în vorbă vînătorii. Se povestesc acum diferite întîmplări vînătorești. Subiectul preferat îl constituie povestirile de groază, despre întîmplări misterioase. De multă popularitate se bucură povestea în care se istorisește despre doi marinari de pe „Iskra” care rămăseseră să ierneze în Arctica. Aceștia au plecat să vîneze urși și nu s-au mai întors, iar primăvara au fost găsite pe gheață două cranii omenești. Se transmite din gură în gură și o altă poveste vînătorească. Doi vînători au plecat de asemenea să vîneze urși. Unul dintre ei a zărit o fiară, dar chiar în clipa în care trebuia să tragă a orbit din pricina strălucirii zăpezii. Ursul a ajuns chiar lîngă el...

— Aici i-ar fi fost sfîrșitul — spune povestitorul cu glas de bas pe un ton grav — numai că prietenul lui, care nu era prost, îi trîntește ursului două gloanțe în șale. Pe vînător l-au închis pentru zece zile într-o cameră întunecoasă și și-a recăpătat vederea.

Cineva își amintește de un caz asemănător dintr-o carte citită recent. Se iscă o conversație despre „Fram”, despre Nansen și tovarășul lui de călătorii, Johansen, despre felul cum a rătăcit printre ghețuri. De aici, ca de obicei, convorbirea ajunge inevitabil la perspectivele derivei caravanei noastre. Dar depănarea obișnuită a conversației este tulburată brusc de o exclamație melancolică :

— Mai bine în vagonul tare, zice. De ce să cheltuim bani pentru vagon moale ? Au să prindă bine, zice, în gospodărie. Halal nevastă ! Ce zici ?...

Este unul dintre tovarășii noștri care începe, pentru a suta oară, să istorisească despre călătoria lui de nuntă.

Ca de obicei, toți cei de față izbucnesc în râs, dar aceasta nu-l tulbură pe povestitor și el începe pentru a nu știu cîta oară să enumere în tihnă toate binefacerile vieții sale de familie, sfătuindu-se pe un ton aflat cu cei din jur, unde ar fi mai bine să-și clădească o vilă : la Peterhof sau la Pargolov ?

— Pe capul Dorinței ! îi strigă cineva la ureche.

De astă dată povestitorul se supără și amuțește pentru tot restul serii.

E timpul să mă culc. Închid binișor ușa și mă afund mai adînc în sacul de dormit. Mai aud multă vreme prin somn zvon de glasuri și de rîsete — la gura sobei continuă conversația nesfîrșită.

Desfășurarea molcomă a vieții noastre era tulburată doar de amestecul nepoftit al naturii care nu ținea de loc seama de graficul zilei de lucru al caravanei. La tot pasul, la orice oră din zi sau din noapte ne alarmau bubuituri puternice asemănătoare tunetelor. Plesnea banchiza masivă. Apoi loviturile s-au întesit. Simțeam niște zguduituri și deodată apăsarea din beznă o spinare de gheață uriașă care se mișca greoi de la o banchiză la alta strivind totul în cale.

Ce înseamnă o spinare de gheață ? Să dau un exemplu concret.

Banchiza pe care a fost construită stația în derivă „Polul Nord” avea o grosime de aproximativ 3 m și o suprafață de 4 km². O asemenea banchiză cîntărea aproximativ 12 milioane de tone.

Să ne închipuim acum că din cauza vîntului sau al fluxului și refluxului banchiza aceasta ajunge la mal sau lîngă o banchiză imobilă. Este natural că o banchiză atît de imensă presînd ţărmul, poate să îngrămădească gheţuri pînă la o înălţime foarte mare. Odată, în strîmtoarea Bering, o banchiză veche de cîţiva ani care se înălţa deasupra apei doar cu cîţiva zeci de centimetri presînd asupra fundului, a format o îngrămădire de gheţuri înalte de 15 m deasupra nivelului mării.

În largul mării mişcarea unor asemenea banchize provoacă îngrămădiri de gheţuri. Iarna, acest proces este însoţit totdeauna de bubuituri surde.

Dacă o asemenea spinare de gheaţă trecea pe lîngă caravană mai treacă meargă, dar dacă ea se apropia de nave, trebuia, neţinînd seama nici de viscol, nici de ger, să coborîm în goană pe gheaţă, să tragem la o parte şalupele şi bărcile duse pe gheaţă pentru eventualitatea unei primejdii, să facem găuri în gheaţă şi s-o aruncăm în aer cu amonal, pentru a opri înaintarea gheţurilor. Eram nevoiţi destul de des să efectuăm asemenea munci de şoc. Marea Laptev care este puţin adîncă ni se înfăţişa ca o originală moară de gheaţă printre ale cărei pietre grele naviga manevrînd caravana noastră.

Reproduc în cele ce urmează un scurt extras din jurnalul de bord de pe „Sedov”, pentru a da o idee despre acest aspect al vieţii şi al muncii noastre :

„30 octombrie. Orele 16. Pe gheaţă s-a ivit un canal între navele «Sedov» şi «Malighin», avînd direcţia est-vest.

3 noiembrie. De la ora 1,45 şi pînă dimineaţa gheaţa exercită o presiune continuă. Orele 21. Se observă ochiuri de apă. Nava este degajată de gheţuri.

5 noiembrie. Ora 0. Presiune uşoară a gheţii. Orele 8. Gheaţa presează. Orele 20. Presiune a gheţii.

8 noiembrie. Orele 22. Are loc o mare deplasare a gheţii. Nava este degajată, se află într-o zonă de apă liberă, pluteşte. O parte din echipajul spărgătorului de gheaţă «Malighin» a sosit la bordul lui «Sedov», venind de la un spectacol dat de artiştii amatori pe «Sadko». Nu se poate ajunge la «Malighin» din pricina ochiurilor de apă.

9 noiembrie. Orele 10,45. A început o slabă presiune. Orele 24. Presiunea neînsemnată continuă.

10 noiembrie. Ora 0. Are loc o slabă presiune a gheţii.

17 noiembrie. Orele 22,30. Slabă presiune a gheţii.

21 noiembrie. A început o presiune neînsemnată a gheții la pupa navei. Orele 4. Presiunea continuă periodic.

22 noiembrie. Orele 3. A început presiunea gheții.

23 noiembrie. A început o mișcare neînsemnată a gheții. Au fost coborite pe gheață parimele de acostare de la prova și de la pupa pentru a curma deplasarea. Orele 24. Mișcarea gheții continuă.

24 noiembrie. Orele 24. Deplasări periodice neînsemnate ale gheții.

25 noiembrie. La orele 7,30 întregul echipaj a fost trezit în afara programului pentru a sparge gheața în jurul navei. Toată ziua se lucrează la degajarea corpului navei și aruncăm gheața în aer cu amonal. Orele 20. Scurtă deplasare a gheții.

27 noiembrie. Orele 9,30. Deplasare a ghețurilor. Ora 21. Presiune neînsemnată.

28 noiembrie. Am efectuat aruncarea în aer a gheții la tribord paralel cu nava.

29 noiembrie. Am efectuat o nouă aruncare în aer a gheții la tribord pentru a-i opri înaintarea.

2 decembrie. Orele 16,30. A început să se topească gheața lângă navă la babord.

3 decembrie. Orele 9,30. Pe gheață se observă numeroase ochiuri de apă. Orele 9,35. Din direcția lui «Sadko» se aud strigăte de ajutor. Au fost trimiși în ajutor doi oameni: radiotelegrafistul Kurseev și hidrologul Cerneavski. Orele 9,37. «Sadko» a lansat o rachetă. Orele 9,50. Hidrologul Cerneavski și radiologul Kurseev s-au întors la bord. Strigătele de ajutor erau ale magnetologului Fomenko, care căzuse într-un ochi de apă. A fost adus ud learcă pe bordul lui «Sadko».

5 decembrie. De la orele 17 până la 22 presiune neînsemnată a gheții.

19 decembrie. Se procedează la aruncarea în aer a gheții cu amonal la babord.

24 decembrie. Orele 6,30. Ochi mare de apă în gheață la babord, direcția nord-sud. Orele 10,10. Are loc o presiune a gheții.

25 decembrie. În decurs de 24 ore se formează numeroase ochiuri de apă.

30 decembrie. Deplasări periodice ale gheții.

31 decembrie. De la orele 16 până la 17,30 se produce o presiune a gheții. Echipajul și personalul expediției au fost chemați să împingă șalupele mai departe de spinarea de gheață care înainta.

Dar toate acestea erau abia prologul teribilei încercări pe care ne-o pregătea pe nesimțite Arctica.

A început în noaptea Anului nou. Nici un revelion din tot cursul vieții mele nu mi s-a întipărit în memorie atât de puternic și atât de precis ca acesta.

Ne-am pregătit din vreme ca să sărbătorim venirea Anului nou, 1938. Doream să petrecem noaptea aceasta într-un cerc intim de prieteni, să ne veselim, să ne aducem aminte de rudele noastre care sărbătoreau revelionul, într-un cuvânt să uităm măcar pentru o oră ce se petrece dincolo de bordajul metalic subțire al navei.

Inventivele colaboratoare științifice Eltișeva și Pergament au meșterit în mare taină daruri pentru toți cei care luau parte la petrecere. Pe puntea inferioară se pregătea obiectul cel mai complicat necesar prăznuirii Anului nou — bradul. Piața colhoznică cea mai apropiată, unde am fi putut să ne procurăm un brad adevărat se afla la 2 000 km depărtare de noi. De aceea a fost nevoie să se confecționeze un brad artificial. Tulpina a fost făcută dintr-o vislă veche în care s-au făcut găuri. În găurile acestea au fost introduse nuiiele luate de la mături și vopsite în verde.

„Atelierul de podoabe pentru pom” a lucrat câteva zile la rînd. Profesorii și asistenții lor au pescuit din mare actinii, uriași cărăbuși marini, arici și crini de mare. Toate aceste vietăți au fost uscate, poleite cu aur și argint și agățate pe brad. În vîrf de tot a fost așezată o splendidă stea de mare, capturată încă în Marea Kara. Din etichete dezlipite de pe borcanele cu conserve au fost făcute stegulețe. Mecanicii au confecționat luminărelele de brad. Într-un cuvînt a ieșit un brad de toată frumusețea.

La 31 decembrie ne aflam la 78°20' latitudine nordică și 141°43' longitudine estică.

Seara la ușa careului ofițerilor se îngrămădiră toți cei de pe „Sadko”, dichisiți pe cît le era cu putință în mijlocul derivei între gheturi.

Multă vreme nu ni s-a îngăduit să intrăm. În cele din urmă, femeile zimbitoare deschiseră larg ușile. Răsunară acordurile unei muzici, se auziră glume, risete și atmosfera deveni atât de veselă cum nu mai fusese de mult la bord.

Lîngă tacîmul fiecăruia se afla cîte un dar plin de duh. Caricaturi amicale executate cu îndemînare din sîrmă subțire, desene hazlii și alte amintiri treceau din mină în mină în hotele de rîs ale celor de față.

Comandantul primi un întreg grup sculptural, în care se recunosc fără greutate pe sine tronînd pe un morman de cărbuni și ținînd o sticlă de petrol în mîini — o aluzie la spiritul lui de economie. Lui Rumke i se oferi un uriaș cărbuș marin care trăgea un car imens încărcat cu treburile administrative ale navei. Amatorilor de bere li se înmînă sticle minuscule. Într-un cuvînt, nimeni nu rămase supărat.

La masă, care a fost excelentă, s-au dezlegat repede limbile. S-au declamat versuri scrise în cinstea Anului nou. În sunetele unei muzicuțe, la care cînta profesorul Jongolovici, doi colaboratori științifici au cîntat cuplete populare.

Jazul de pe „Malighin” a sosit în al doilea turneu în frunte cu comandantul de cursă lungă care rămăsese întîmplător să ierneze pe „Malighin”. Ca să nu stea fără treabă, comandantul organizase un jaz pe care-l dirija chiar el; unul dintre colaboratorii expediției a cîntat în acompaniamentul jazului cîntece din filme.

Am ieșit din careul ofițerilor și m-am îndreptat spre stația de radiotelegrafie ca să întreb dacă nu cumva ne-au sosit telegrame de acasă. Radiotelegrafistul de serviciu mi-a întins un pachet de radiotelegrame. Rudele, prietenii și cunoștii ne trimiteau urări, ne transmiteau cuvinte duioase pe care aproape că le uitasem în traiul aspru pe care-l duceam. M-a cuprins tristețea. Nu aveam chef să mă întorc în careul ofițerilor și nici nu-mi era prea ușor să-l părăsesc pe radiotelegrafist care întîmpina Anul nou de unul singur. Am stat de vorbă și așa pe neobservate am petrecut împreună două ore.

Deodată ușa se dădu de perete cu zgomot. „N-o fi Mașka?” îmi fulgeră prin minte. M-am întors. Nu, nu era Mașka, ci al treilea ofițer. Roșu și zbîrlit de încordare îmi strigă:

— Unde-ați dispărut? M-am spetit căutîndu-vă! Sinteți numit conducătorul brigăzii de salvare a lui „Sedov”. E o grozăvie ce se petrece la ei...

Si dispăru fără să-și termine fraza. Mi-am luat rămas bun de la radiotelegrafist, mi-am încheiat pufoaica și am dat fuga pe punte. Vîntul care ne-a hărțuit în zilele din urmă se potolise. Din cerul negru ca ardezia se cernea o zăpadă moale

care acoperea tăcută ghețurile și navele cu o pătură pufoasă. Printre fulgii deși de zăpadă se zăreau niște pete roșii — erau purtătorii de torțe — care alergau de colo-colo în jurul spărgătorului de gheață „Sedov”. De acolo se auzea un vuiet înversunat. De pe celelalte nave zoreau oamenii în direcția aceea strigându-se în întineric.

Ce mai sărbătoare !...

Cînd am ajuns în goana mare la „Sedov” presiunea ghețurilor atinsese momentul critic. O creastă de gheață uriașă sfărîma blocurile de gheață groase de un metru ca pe niște cioburi de sticlă. În cîteva minute ea frămîntă o banchiză întinsă, strivind și prefăcînd în pulbere creste de gheață vechi de mai mulți ani. Aidoma unei fiare sătule se apropia cu un mormăit leneș, surd, de pupa lui „Sedov”.

Vigurosul spărgător de gheață părea o jucărie fără nici un ajutor față de această spinare de gheață furioasă a nopții arctice. Artificierii se țirau ca niște gize pe gheață, încercînd să oprească înaintarea uriașului.

Pe puntea navei oamenii pregăteau în grabă încărcăturile de rezervă pentru a fi coborîte pe gheață. Echipajele de pe „Sadko” și „Malighin” dădeau ajutor marinarilor de pe „Sedov” să dea la o parte din drumul spinării de gheață care înainta șalupele și bărcile aflate pe gheață.

Legam de ele parîme lungi de vreo sută de metri, oamenii le apucau simultan și în sunetul cîntecului „Dubinușka”¹, trăgeam șalupele mai departe de groaznica spinare de gheață. De pe această spinare de gheață se și prăvăleau peste noi, cu sunet de sticlă spartă, cioburi de gheață albastră care sclipeau în lumina torțelor.

Deasupra mării totul vuia. Banchizele plesneau cu buibuituri, frînturile lor se răsturnau și se încălecau cu șuier și clocot. Din cînd în cînd se auzeau trosnituri ca niște rafale de mitralieră. După aceea părea că trag niște baterii de tunuri cu bătaie lungă. Și deodată în liniștea care se lăsa răsuna iar șuierul subțire al blocurilor de gheață care se încălecau.

„Sedov” nu prea avea șanse să fie salvat. Dacă spinarea aceasta amenințătoare de gheață ar mai fi înaintat cu încă doi metri, din pupa navei n-ar mai fi rămas decît un morman de fierărie strivită. Dar printr-o întîmplare fericită, spinarea de gheață înaltă de 4 m, după ce acoperi cîrma se opri,

¹ Cîntec revoluționar rus. — N. R.

pe gânduri parcă, dacă să nimicească sau nu nava. Cu aceasta presiunea luă sfârșit.

N-am dormit toată noaptea așteptând să se ivească noi neplăceri. Și, într-adevăr, a doua zi dimineața fenomenul se repetă. Noul an începea cu cea mai puternică presiune a ghețurilor ce ne-a fost dat să suportăm.

Iată cum sînt descrise evenimentele în jurnalul de bord al navei „Sedov” care a avut cel mai mult de suferit din pricina presiunilor :

„1 ianuarie. De la orele 4 pînă la 6,30 s-a produs o presiune a gheții. Au fost chemați echipajul și personalul expediției pentru a trage bărcile la o parte din drumul creștelor de gheață care înaltau. De la orele 16 la 17, avînd în vedere presiunea puternică a gheții, echipajele de pe «Malighin» și «Sedov», precum și personalul expediției, au împins ambarcațiunile navei «Sedov» din drumul ghețurilor care se îngrămădeau și care ajunseseră pînă la o grosime de 1 m. Orele 18. S-a produs o presiune puternică. O spîinare de ghețuri s-a apropiat de pupa navei și, proptindu-se sub ea a ridicat nava în sus.

2 ianuarie. Gheața începe să se topească. Presiune periodică slabă. Orele 17. Au fost aduși pe gheață studenții și oamenii liberi din echipaj pentru a săpa găuri în vederea exploziilor. Au fost săpate 15 găuri.

4 ianuarie. Ora 0,50. S-a produs o presiune a gheții. În timpul presiunii, gheața la babord a trecut pe sub corpul navei. La tribord nu s-au semnalat deplasări. Din ordinul comandantului se procedează la explozii cu amonal la tribordul navei. Orele 13,30. Studenții au săpat gropi la tribord în vederea aruncării în aer a gheții.

6 ianuarie. Orele 2. La tribord s-a format un ochi de apă lat de aproximativ 150 m. Vîntul s-a întetit ajungînd de forța 8. (17,2-20,7 m/s). La orele 4 ochiul de apă s-a închis.

8 ianuarie. Orele 9,30. Deplasare a gheții. Vînt dinspre vest și nord-vest de forța 8, ger de minus 32°C. Orele 16. La tribord s-a ivit un ochi de apă de 300 m lățime.

12 ianuarie. Deplasări periodice neînsemnate ale gheții.

13 ianuarie. Orele 12. Au loc deplasări neînsemnate ale gheții.

17 ianuarie. Orele 24. Departe de navă se produc deplasări ale gheții.

18 ianuarie. Orele 4,30. S-a ivit un canal în gheață la tribord, chiar lîngă etravă¹, s-a format un ochi de apă. Orele 4,40. Ochiul de apă din

¹ Piesa din osatura longitudinală, care formează prova navei. — N. R.

prova s-a închis. A început o presiune puternică. Gheața înaintază la tribord, ajunge pînă lingă bordul navei, unde se sparge. Grosimea gheții care înaintază este de aproximativ 1,5-2 m. Orele 5,27. Am verificat starea bordajului în dreptul calei și al compartimentului mașinilor. După toate aparențele corpul navei nu-i avariata. N-am descoperit găuri de apă. Orele 5,35. Am tras semnalul de alarmă pentru rolul¹ de avariere. Orele 5,45. Echipajul și personalul expediției s-au prezentat la posturile de avarie. Am sunat încetarea alarmei. Presiunea a încetat. Nu s-a descoperit apă în cale. Orele 9. Se produce presiune. Orele 10. În compartimentul mașinilor se descoperă o traversă de punte înclinată. S-a procedat la consolidarea ei. Orele 10,30. Echipajul și personalul expediției, precum și echipajul navei «Malighin» au fost chemate pe gheață pentru a salva șalupele și bărcile.

19 ianuarie. Orele 16. La tribord gheața s-a topit lingă navă. Orele 18. Presiuni ale gheții la tribord. Se procedează la aruncarea ei în aer.

20 ianuarie. Orele 15. Presiune periodică.

24 ianuarie. Orele 15. A început presiunea. Orele 18. Gheața începe să se topească la tribord. Orele 24. La tribord un ochi mare de gheață de aproape 150 m lățime, îndreptat de la nord la sud.

26 ianuarie. Orele 16. Au loc presiuni neînsemnate ale gheții.

28 ianuarie. Orele 11. S-a ivit un canal pe locul unde se afla o barcă și șalupele «Petušok». S-a mobilizat întregul colectiv pentru salvarea ambarcațiunilor”.

...Așa s-a prezentat prima lună a noului an. Este suficient să medităm la aceste rînduri sumare și, poate, plicticoase, din jurnalul de bord, ca să ne dăm seama cîte forte și cîtă energie ne-au luat toate aceste mobilizări ale întregului colectiv.

Ar însemna să dau dovadă de o lăudăroșenie inadmisibilă, dacă aș spune că am suportat lesne acest iernat. Așteptam cu mare nerăbdare apariția soarelui, după care trebuiau să apară la orizontul nostru solii Moscovei — păsările viguroase cu aripile roșii aducîndu-ne scrisori de la rude și prieteni, provizii și îmbrăcăminte călduroasă.

Știam că expediția aeronautică se și pregătea să-și ia zborul.

¹ La bord tot echipajul este împărțit pe roluri, de plecare, de sosire, de incendiu, de avarie etc. Atunci cînd se dă semnalul unui anumit rol, echipajul trece la postul respectiv. — N. R.

AVIOANELE GĂDESC CARAVANA

NICI N-A APUCAT să mijească spre răsărit dunga cenușie a zorilor că oamenii de pe nave au și adus vorba de construcția unor aerodromuri. Deși printre noi nu se afla nici un pilot, toată lumea înțelegea prea bine cât de serioasă era sarcina primirii unor avioane grele cu mai multe motoare printre ghețurile îngrămădite în derivă.

Vânturile de iarnă ne purtaseră la o depărtare de peste 1 000 km de coastă. Pentru a da o idee de greutatea pe care le implica un asemenea raid aerian spre caravana în derivă trebuie menționat că avioanele care au aterizat la Polul Nord au avut de parcurs o distanță mai mică : insula Rudolf se afla la o depărtare de 900 km de pol. În afară de aceasta, expediția aeriană a lui Vodopianov și-a putut alege în deplină libertate o banchiză pentru a ateriza. Aici însă, avioanele trebuiau să aterizeze cu orice preț lângă nave : printre cei rămași la iernat se aflau bolnavi, iar una dintre femei era pe cale să devină mamă. Acestora le-ar fi fost greu să parcurgă câțiva kilometri pînă la avioane.

Ulterior, aviatorii ne-au istorisit că în regiunea polului au întîlnit cîteva banchize absolut netede, fiecare dintre ele putînd constitui un minunat aerodrom natural. Soarele și



vintul s-au trudit ani de-a rindul la amenajarea acestor terenuri de aterizare, nivelind toate dimburile și hîrtoapele.

Noi însă abia reușisem să scăpăm din vîltoarea de ghețuri care poartă numele de Marea Laptev, iar în jurul nostru toată gheața era răscolită.

Pentru a prefăce acest haos de pe gheață într-un cîmp neted trebuia cheltuită multă muncă și mult timp. Și, pe deasupra, nici măcar nu știam cum trebuiau construite aerodromurile.

Cînd îmi răsfoiesc acum jurnalele de zi, mucedu, afumate, jerpelite, mă cuprinde uneori un simțămînt de uimire : este cu puțință ? Oare toate acestea au fost săvîrșite de un mînunchi de oameni pe care iernatul aspru și atacurile neîntrerupte ale ghețurilor îi istoviseră ? Abia acum, cînd timpul a îndepărtat de noi aceste zile pline de zbucium, ne putem da seama și putem cuprinde pe deplin cu mintea forța muncii colective.

Nu mă îndoiesc nici o clipă că dacă nu am fi muncit unit și în deplină înțelegere, am fi fost osîndiți la o pieire atît de tragică ca aceea a zeci de expediții din trecut, în care n-a existat acest spirit însuflețitor al unității și afinității ideologice.

N-aș vrea să relatez din nou cum a decurs construcția aerodromurilor și să înfrumusețez prin vorbe textul însemnărilor făcute în jurnalul de bord. Vreau ca aceste rînduri să se păstreze sub forma unui document autentic al evenimentelor trăite.

„30 ianuarie 1938. 77°59',8 latitudine nordică și 151°00' longitudine estică. Zi de odihnă. Ger de minus 30°C. Spre răsărit a început să se lumineze puțin. Cerul este cenușiu, trist. Stelele au pălit, de parcă le-ar fi acoperit cineva cu un tifon murdar sau cu o țesătură deasă. Astăzi comandamentul iernatului m-a numit șeful construcției aerodromurilor. Mi s-a încredințat o muncă grea și plină de răspundere. Dacă vrem să primim avioanele, atunci nu trebuie să așteptăm apariția soarelui, ci să începem de pe acum să căutăm și să netezim niște terenuri de aterizare. Va trebui să pregătim de la bun început cîteva aerodromuri — unul principal, iar celelalte de rezervă. Gheața ne presează atît de tare încît te pomeniști că din aerodrom n-o să rămînă decît amintirea.

31 ianuarie. Am plecat azi împreună cu Kapelov în recunoaștere. Am umblat toată ziua, dar n-am găsit nimic bun. Am să relatez totul în ordine.

Mai întâi ne-am îndreptat spre est de «Sadko», închipuindu-ne că în direcția aceea gheața era, la fel ca anul trecut, puțin mai netedă. Am luat schiurile cu noi. După o sută de pași am fost însă nevoiți să ne scoatem schiurile și din clipa aceea și pînă la sfîrșit le-am purtat pe umeri : mai mult ne cățărăm de pe o banchiză pe alta decît mergeam.

Nordik s-a ținut scai de noi. Pesemne că numai amorul lui propriu ciînesc l-a împiedicat să se întoarcă la bord : spre sfîrșitul drumului se acoperise tot cu gheață și ieșeau aburi din el ca dintr-o locomotivă. Este ușor de închipuit cum arătam noi !

Zăpada este înaltă de o jumătate de metru, iar sub stratul de zăpadă se pitesc sloiuri de gheață fărîmate. Cînd pui piciorul, nu știi dacă o să nimerеști într-un canal sau ai să te poticnești de o muchie ascuțită.

Pînă la această recunoaștere nu-mi închipuisem ce reușiseră să facă în decursul iernii frecvențele presiuni ale gheții. Acolo unde toamna văzusem banchize mai mult sau mai puțin netede, acum se înșiruiau în toate direcțiile lanțuri lungi de cîtiva metri de creste de gheață, asemeni cutelor pe care le face epiderma hipopotamului, cu deosebirea că aici aceste cute erau ascuțite și tari.

Într-un loc am dat de un sloi de gheață aplecat într-o parte înalt de 7 m. Se formase în urma ciocnirii unor banchize — două banchize se ciocniseră frontal și se ridicaseră aidoma unei căsuțe de cărți de joc, iar între ele se așezase vertical un sloi uriaș. Între sloiurile încălecate se căscau spații albastre.

Într-alt loc am zărit un perete de gheață absolut vertical. Am desenat pe el un cerc, am însemnat în centrul lui un punct și am încercat pe această țintă improvizată precizia bății carabinelor noastre. Am constatat că gheața era extrem de dură : gloanțele de plumb se turteau lăsînd niște adîncituri abia vizibile.

Savanții care consideră gheața un mineral îi determină duritatea după rezistența pe care o opune atunci cînd este zgîriată cu anumite minerale mai dure. Gradul de duritate se stabilește după următoarea scară : duritatea talcului — 1, a sării geme — 2, a spatului de calcar — 3, a fluorinei — 4, a apatitei — 5, a feldspatului — 6 etc. Duritatea gheții de apă dulce la 0°C este de aproximativ 1,5, la — 15°C între 2 și 3, la

—30°C de aproximativ 4 la —50°C de aproximativ 6. Ferăstrăul nu poate să taie o asemenea gheață.

Ne-am întristat oarecum : ce-am putea obține aici minuiind răngile și sculele noastre de oțel ?

Tot cățărându-ne peste șirurile de creste de gheață ne-am îndepărtat cu trei mile de «Sadko». Uneori, cînd coboram în depresiunile dintre aceste creste de gheață pierdeam din vedere caravana. Dar apoi ne cățăram pe sloiurile aplecate într-o parte și zăbind în lumina crepusculară siluetele navelor, ne venea pe dată inima la loc.

Înaintarea noastră spre est părea lipsită de sens. Nu vedeam nimic potrivit pentru amenajarea unui aerodrom. Ne-am îndreptat spre sud. Dar și aici am dat peste tot de aceeași privesite : pînă la orizont se întindeau șiruri lungi de cîte patru — cinci metri de ghețuri sparte și lipite. Era foarte greu să răzbați prin ele : mai întîi trebuia să te cațări pînă sus, la înălțimea unei case cu un etaj, apoi să te strecori cale de vreo cincizeci de metri printre bucăți de gheață spartă pînă cînd izbuteai să străbați șirul.

După cinci ore de drum ne-am întors fără nici un rezultat. Nu, trebuie să organizăm o recunoaștere în toate direcțiile și atunci o să găsim pînă la urmă ceva.

1 februarie. Am organizat astăzi echipa de recunoaștere. Echipa de pe «Sadko» caută locuri pentru aerodromuri în jumătatea sudică a orizontului, cea de pe «Sedov» în sfertul de nord-est, iar cea de pe «Malighin» în sfertul de nord-vest. Am dat dispoziții ca fiecare echipă să se înarmeze cu binoclu, compasuri, cângi, puști, o mică cantitate de alimente și pavilioane pentru marcarea locurilor găsite corespunzătoare.

2 februarie. 77°55',3 latitudine nordică și 151°26' longitudine estică. Numărul echipelor de recunoaștere a fost mărit. Deocamdată n-am găsit nimic.

3 februarie. Căutăm. N-am găsit nimic.

4 februarie. Ura ! A început construcția aerodromului nr. 1. La sud de «Sadko», la o depărtare de numai un kilometru și jumătate, s-a găsit un teren relativ neted lung de 700 m și lat de 400 m. Această banchiză veche care a trecut prin multe în existența ei este înconjurată de mici sloiuri de gheață aplecate într-o parte care au apucat să se dezghețe în cursul verii trecute. O să le înlăturăm și o să obținem un minunat teren de aterizare cu o lungime și o lățime de cîte un kilometru. Pe aerodrom au fost detașați 40 oameni de pe

«Sadko», alcătuind patru brigăzi formate din marinari și din oameni de știință.

5 februarie. Lucrările continuă. Prima experiență a dovedit că a lucra pe un ger de -30°C cu răngile este ca și cum ai încerca să străpungi un elefant cu un ac cu gămălie. Trebuie să folosim amonaliul...

S-a construit pe aerodrom o colibă de gheață încăpătoare în care se pot încălzi laolaltă vreo douăzeci de oameni. În aceasta s-a amenajat o vatră și s-a pus un primus pe care se fierbe cafea. Fiecare constructor capătă sandvișuri pe care trebuie să le poarte în sân pentru ca gerul de afară să nu le prefacă în pietre.

Vîntul ne biciuie rău de tot. În combinație cu gerul este ceva cît se poate de neplăcut. Singurul participant la construcție care nu suferă cituși de puțin de frig este ursoaica noastră Mașka. Ea arată un interes imens netezirii aerodromului, ne însoțește zilnic aici și nu părăsește locul pînă n-a plecat ultimul dintre constructori.

6 februarie. $77^{\circ}59',7$ latitudine nordică și $151^{\circ}40'$ longitudine estică. O mare descoperire. Echipetele de pe «Sedov» au găsit în cele din urmă spre est o nouă banchiză. Este drept că este destul de departe, la 4 km de «Sedov». Dar ce cîmp minunat! Lung de 900 și lat de 800 m. În schimb va necesita multă muncă și efort pentru a-l curăți: se văd numeroase sloiuri mari de gheață aplecate într-o parte care ne vor da de lucru.

7 februarie. Au început lucrările pe aerodromul nr. 2. S-a croit pînă acolo un drum lung și întortocheat, asemeni unei poteci de țară. Aici lucrează opt brigăzi — 40 de oameni de pe «Sedov» și 40 de pe «Malighin».

Organizăm acum o întrecere între constructori: al cui aerodrom va fi gata mai întîi? Se întrec și brigăzile între ele.

Echipetele de pe «Sedov» și «Malighin» și-au construit și ele o colibă de gheață. Acum, fiecare navă își are coliba ei de gheață complet echipată cu vatră, primus și celelalte lucruri necesare.

15 februarie. $78^{\circ}11',8$ latitudine nordică și $151^{\circ}01'$ longitudine estică. Timp de cîteva zile n-am scris nici un rînd. Am avut îngrozitor de mult de lucru. Avem atîtea alergături de făcut în timpul zilei, încît după aceea adormim de-a-n picioarele. Dis-de-diminează mă îndrept spre aerodromul nr. 2 și ca să pot umbla mai ușor, fac un ocol pe drumul bătătorit

care duc spre «Sedov». De pe aerodromul nr. 2 mă tirăsc pe un drum încă neumblat spre aerodromul nr. 1, iar de acolo mă înapoiez pe «Sadko», în total vreo 12 km. După o asemenea plimbare nu mai poate fi vorba să ai pasiune pentru munca literară.

Astăzi însă nu se cade să nu scriu, căci e mare sărbătoare la noi: la orizont s-a arătat, pentru o jumătate de oră, marginea superioară a soarelui. Purpuriu, boțit, ne-a privit, mijindu-și ochii, de parcă s-ar fi întrebat curios: ce fac aici făpturile acestea?

Mă aflu pe aerodrom în clipa în care marginea soarelui, schimonosită din pricina refracției, s-a arătat la orizont. Vai, ce-a fost în clipa aceea. Oamenii, ca niște copii, au țopăit, au strigat, s-au cățărat pe sloiurile înclinate ca să vadă mai bine astrul căruia îi duceau atât de mult dorul.

Adineauri am ieșit și m-am uitat la termometru. Iarăși —32°C. Echipa de pe «Sedov» n-a putut să ajungă pe aerodromul ei, deoarece s-a format pe neașteptate un ochi mare de apă. Ghețurile biruie gerul care nu este în stare să le lipească.

17 februarie. Vînt și ger, ger și vînt. Cîte eforturi ne cere fiecare metru cub de gheață pe care-l scoatem de pe aerodrom! Zi de zi același lucru: pe la orele zece, cînd cerul abia se luminează, echipele de oameni îmbrăcați în pufoaice și infofoliți în fulare, se îndreaptă spre sud și spre est, iar peste o jumătate de oră se aud răsunînd rîngile, bubuie puternic exploziile, și constructorii, ca niște furnici, aleargă pe gheață trăgînd săniuțe în care se află sfărîmăturile unui sloi. Trece o oră, trec două, trei... și sloiul dispare. Vine rîndul altui sloi. Dar cîte mai sînt în jurul nostru și cîte altele are să mai îngrămădească marea capricioasă!

Somnul meu a început să fie neliniștit. În fiecare clipă mi se năzare că aud bubuitul și geamătul ghețurilor. Și cînd ies dimineața pe punte și zăresc în direcția aerodromului aburul care se ridică în valuri deasupra noilor ochiuri de apă mi se strînge, fără voie, inima: nu cumva aceste canale să fi tăiat aerodromul? Nu, mai bine să nu ne gîndim la asta.

20 februarie. Azi este o adevărată zi de mare bucurie. Radiotelegraștii au recepționat o comunicare vestind că personalul stației «Polul Nord» a fost ridicat de pe banchiza în derivă. În toate aceste zile am fost foarte îngrijorați de soarta lor: nimeriseră într-o vîltoare de ghețuri mai strașnică

decît a noastră. Numai de nu s-ar întîmpla să pribegim prin Marea Groenlandei !

Acum însă totul se desfășoară cum trebuie. Echipa lui Papanin se află pe bordul spărgătoarelor de gheață și nu se mai teme de nici un fel de presiuni din partea gheturilor. Curînd îi va întîmpina «Ermak», iar după aceea coasta, Moscova și întîlnirea plină de bucurie cu rudele și prietenii.

Cînd oare ne va veni și nouă rîndul să punem piciorul pe pămînt uscat și cald ?

23 februarie. Este ziua Armatei Roșii și a Flotei Maritime Militare. Navele au fost împodobite cu pavilioane. A fost organizată o adunare festivă. Nu am chef de petrecere : e un ger de -41°C , vînt.

25 februarie. Natura pare să fi turbat cu totul. Ziua se mărește, dar gerul se face tot mai năprasnic. Ieri și astăzi, coloana de alcool a termometrului se menține cu îndărătnicie la același nivel : -42°C . Bîntuie vijelia. Astăzi nu se lucrează pe aerodromuri.

26 februarie. Am fost nevoiți să prelungim ziua de lucru pînă la 8 h, căci altfel n-o să reușim să terminăm construcția aerodromurilor. Este înfiorător de frig. Cu toate acestea, pe «Sadko» a fost înălțat pavilionul, semn că azi pe aerodromuri este zi de lucru.

27 februarie. Ni s-a comunicat de la Moscova că avioanele și-au luat zborul spre noi. Amenajarea aerodromului nr. 2, cel mai întins și mai potrivit, este pe sfîrșite. Astăzi două brigăzi de aici au fost transferate pe aerodromul nr. 1 în ajutorul echipelor de pe «Sadko». Comandantul aerodromului nr. 2 a calculat cîte eforturi au fost depuse pentru netezirea acestui teren de aterizare. A rezultat o cifră frumusică : 1 324 zile-om. Pentru lucrările de minare au fost cheltuite 1 195 kg de amonal și 890 capse, dar a ieșit un aerodrom excelent.

6 martie. Și iată că excelentul nostru aerodrom nu mai există...

Ba, mai mult decît atîta : și-a încetat existența și aerodromul construit de echipele de pe «Sadko».

O lună de muncă — și ce muncă ! — o lună de luptă îndîrjită, de suferințe și lipsuri — și totul în zadar, pentru că marea, mișcîndu-și ușurel umărul să facă praf și pulbere din construcțiile noastre.

Am să relatez pe rînd :

În ziua de 1 martie, a doua zi după terminarea construcției aerodromului nr. 2, a venit în goană la mine comandantul aerodromului, alb ca varul, și a rostit doar două cuvinte :

— S-a stricat...

Am alergat într-un suflet la aerodrom. În întîmpinarea mea se înălta un nor fumegînd de abur — cel mai teribil însoțitor al dezghețurilor. Aerodromul înfățișa o priveliște jalnică : canale adînci traversau partea nordică a cîmpului netezit pe o lungime de 200 m. Ceea ce fusese de partea cealaltă a canalului se prefăcuse într-o singură noapte într-o mîzgă de frînturi mărunte și minuscule de gheață.

Ce ne mai rămînea de făcut ? Să așteptăm pînă ce ochiul de apă o să înghețe și s-o luăm de la capăt ? Între timp, toate cele douăsprezece brigăzi au fost transferate pe aerodromul nr. 1 care devenise acum principalul.

Am muncit timp de cinci zile fără preget. În cele din urmă ieri aerodromul a fost gata. Am prestat multe zile-muncă pentru amenajarea lui. Avioanele puteau să aterizeze chiar astăzi pe terenul acesta.

Și iată că astăzi noaptea totul a fost răsturnat cu susul în jos. Presiunea ghețurilor a făcut cu desăvîrșire impropriu aerodromul nr. 2 și a deteriorat aerodromul nr. 1. Parcă un duh rău își bate joc de noi ! Nu apucăm să terminăm un aerodrom că se și preface într-un morman de ghețuri sfărîmate.

Aerodromul nr. 1 mai poate fi salvat. Este adevărat că a fost serios deteriorat, fiind traversat de-a curmezișul de un canal de-a lungul căruia s-a îngrămădit un șir de creste de gheață înalte de 5 m și late de vreo 30 m. Șirul acesta poate fi îndepărtat. Lucrul cel mai important este să nu desperăm și să nu ne pierdem firea. Chiar mine cei 120 de constructori de pe gheață vor ieși din nou pe aerodromul nr. 1 și între timp cercetașii vor căuta un nou teren. O să începem să construim aerodromul nr. 3 pentru eventualitatea în care ghețurile îl vor distruge definitiv pe acesta.

8 martie. 78°36'7" latitudine nordică și 153°11' longitudine estică. Am mai prelungit puțin ziua de lucru. Mai înainte, la ora 9 abia ne așezam să bem ceaiul, acum însă la ora aceasta toate brigăzile se adună pe aerodrom și încep lucrul.

Astăzi gerul este de —28°C. Suflă un vînt rece de vest sud-vest. De s-ar potoli puțin ! Nu cumva să înceapă iar presiunea ghețurilor...

9 martie. Începem construcția aerodromului nr. 3. În acest scop folosim terenul pe care a pus de mult ochii echipa de pe «Malighin». Până acum considerasem că n-avea rost să construim un aerodrom pe el : este o fișie îngustă și lungă de vreo 100 m, străjuită de o parte și de alta de o pădure întregă de creste de gheață. Astăzi toate cele douăsprezece brigăzi s-au mutat aici.

15 martie. Continuăm netezirea aerodromului nr. 3. Zile de-a rîndul, de dimineață și pînă seara, 120 de oameni taie, sfirtecă, sfărimă crestele de gheață, cară gheața spartă la o parte și nivelează terenul.

Astăzi am primit de la comandantul aerodromului un raport scris. Este prima plîngere din istoria construcției aerodromurilor cu privire la zurbagiul patruped — Mașka. Iată ce scrie comandantul :

«Ursoaica Mașka ne pricinuiește neajunsuri în munca noastră. În nenumărate rînduri a dărîmat cortul, coliba și a făcut praf toate cîte se aflau înăuntru. În afară de aceasta, Mașka a rupt și a frînt stegulețele și jaloanele necesare lucrărilor. Ieri, la sfîrșitul zilei de lucru, a răsturnat vatra cu jarul care mocnea, dînd astfel foc cortului care a ars pe jumătate. În timpul amenajării terenului înainte de sosirea avioanelor și în timpul aterizării lor, Mașka ar putea să provoace pe teren deteriorări ireparabile. De aceea trebuie ținută neapărat izolată la bord».

Firea poznașei noastre nu se împacă cu rînduielile introduse pe aerodrom. Ea smulge cu încăpăținare toate stegulețele și jaloanele înfipte în gheață și le sfîșie. Pesemne că o să fim siliți să ne despărțim de prietena noastră mițoasă, ori cît de mult ne-ar întrista : «a ține izolată» o asemenea namilă este cu neputință și a o lăsa liberă devine într-adevăr periculos.

18 martie. Expediția aeriană și-a luat zborul spre golful Tixie. Cîteva zile încă și o vom întîmpina pe terenul nostru de aterizare..."

Aici însemnările mele se întrerup vremelnic. Împrejurările care au urmat m-au silit ca, fără a abandona lucrările de construcție a aerodromurilor, să preiau comanda spărgătorului de gheață „Sedov”. Este de la sine înțeles că în aceste zile nu-mi ardea de jurnal.

De numirea mea am aflat într-un chip cu totul neobișnuit. Radiotelegrafistul m-a trezit la ora 2 noaptea spunîndu-mi :

— O radiogramă de acasă. Fulger.

M-am alarmat : de ce graba aceasta ? Poate s-a întâmplat acasă vreo nenorocire ? Am desfăcut repede eticheta colorată de la un borcan de conserve (din lipsă de hirtie aceste etichete erau folosite de radiotelegrafist ca blanchete pentru telegrame). În radiogramă scria :

„Te felicit, scumpule, cu prilejul numirii tale în funcția de comandant al lui «Sedov». Cînd am aflat, am plîns, apoi am chibzuit și am înțeles : înseamnă că acolo ești mai necesar. Îți urez succes, am să te aștept împreună cu nava. *Olea*”.

Ordinul oficial, despre care soția mea aflate la Direcția Generală a Căii Maritime de Nord, a sosit abia dimineața. Eram deja pregătit pentru aceasta, deoarece decizia prealabilă fusese dată aici, între ghețurile plutitoare.

Care era cauza acestei numiri ?

Am arătat mai înainte ce consecințe triste avusese amplasarea neprevăzătoare pentru iernat a spărgătorului de gheață „Sedov” într-un ochi de apă aflat între două banchize masive : această navă a suferit aproape continuu presiunile ghețurilor. Încă nu știam că ghețurile deterioraseră cîrma navei „Sedov”, dar ne închipuiam lucrul acesta. Sloiuri grele au cuprins în cîteva rînduri în strînsoarea lor pupa presînd-o cu putere.

Atacurile permanente ale ghețurilor n-au pricinuit însă numai pagube materiale navei. Ele au avut o înrîurire nefastă și asupra moralului unei părți din echipaj, ceea ce a dus la scăderea disciplinei în muncă.

Comandantul, un om vîrstnic și bolnăvicios, cu toate eforturile depuse nu putea duce fizicește la capăt lupta împotriva ghețurilor.

Astfel s-a ivit necesitatea de a completa echipajul navei „Sedov” cu oameni de pe celelalte nave. Pentru a însănătoși atmosfera pe nava avariata de ghețuri și a ridica moralul acelor membri ai echipajului care rămîneau în derivă, trebuia să adun laolaltă un mănunchi de oameni sănătoși și energici, care-și păstrasera voioșia, erau stăpîni pe voința lor și acumulasera experiență în timpul iernatului.

Cei de la Moscova hotăriseră pe bună dreptate ca expediția aeronautică să ia de pe nave cît mai mulți oameni. Pe „Sadko”, „Malighin” și „Sedov” erau lăsați în total 33 de oameni, doar atîția cîți erau necesari pentru efectuarea cercetărilor științifice și pentru menținerea ordinii la bord.

Nu avea nici un rost să se riște viața unor oameni a căror prezență în timpul derivei nu era necesară.

După o chibzuire amănunțită, am hotărît să las din vechiul echipaj al navei „Sedov” pe Sobolevski, Poleanski, Butorin, Șarișov, Vsevolod Alferov și Șemeakinski.

Aleksandr Petrovici Sobolevski, medicul navei „Sedov”, nu era medic polar. Aceasta era cea dintîi călătorie a lui în împărăția ghețurilor și a nopții polare. Dar el făcuse o admirabilă școală a vieții în armată; Aleksandr Petrovici servea timp de opt ani ca medic asistent în unitățile de grăniceri de la frontiera de sud a U.R.S.S. Iar acum, cînd nimerise în împrejurări noi, neobișnuite pentru el, nu-și pierduse firea.

Din primele zile ale derivei, energicul medic al navei a organizat cu mult zel măsurile de profilaxie împotriva scorbutului. Printre aceste măsuri, cea mai mare popularitate și-au cucerit „vitaminele lui Sobolevski”, a căror istorie este astăzi larg cunoscută. Medicul inventiv lua de la magaziner boabe de mazăre, pe care le înmuia, apoi le punea într-un loc cald, unde încolțeau. Frunzulițele acestea minuscule, de un verde palid purtau în corpul lor o miraculoasă forță tămăduitoare: conțineau vitamina C. Mazărea încolțită făcea parte din dieta obligatorie a celor rămași la iernat și aceștia îi datorau în mare parte menținerea sănătății lor.

L-am cunoscut pe Sobolevski la construcția aerodromurilor. Om înalt, spătos, cu niște mustați negre, mînuia cu putere ranga, sfărîmînd crestele de gheață. Cînd mi s-a spus că e medic, la început n-am vrut să cred: ceilalți medici preferau să șadă în coliba de gheață lîngă vatra caldă și să aștepte pînă cînd cineva venea să le ceară ajutorul. Firea clo-cotitoare a lui Sobolevski nu se împăca cu o asemenea comportare și el muncea la rînd cu ceilalți, deși ca medic știa perfect de bine că aceasta dăunează inimii sale bolnave.

La construcția aerodromurilor am cunoscut și pe alți membri ai echipajului de pe „Sedov”: Butorin, Șarișov și Alferov.

Marinarul Dmitri Prokofievici Butorin, un om de treizeci de ani, poseda calitățile principale ale unui marinar încercat :

perseverență, dîrzenie, hărnicie. Blond, cu ochi albaștri, viguros, părea să fi coborît de pe pînza unui pictor înfățișînd prototipul omului nordic. Arctica era elementul lui. Începînd de la vîrsta de paisprezece ani a vînat animale marine împreună cu tatăl său. A nimerit de multe ori prin viscole năprasnice și a luptat în nenumărate rînduri cu ghețurile. Și acum, pe un ger de minus 30°C, umbla pe aerodrom doar într-o pufoaică, glumind fără răutate pe socoteala friguroșilor care alergau tot timpul să se încălzească.

Butorin lucra repede și bine, încît ți-era mai mare dragul să-l privești. Totdeauna bărbierit, îmbrăcat corect, își păstra o ținută militărească pe care o deprinsese în anii sluijiți în trupele de grăniceri.

Un asemenea om era o comoară în condițiile unei iernări. Puteai să te bizui pe el în clipele cele mai grele și l-am trecut fără să șovăi pe lista viitorului echipaj al navei „Sedov”.

El a ajuns un admirabil șef de echipaj și mai tîrziu al patrulea ofițer pe spărgătorul de gheață „Sedov”.

Fochistul Nikolai Șarîpov, un tînar de douăzeci și trei de ani, cel mai tînar dintre membrii echipajului de pe „Sedov”, trezea simpatia prin optimismul său și printr-o îndemîinare deosebită, tinerească. Chipul lui de băiețandru cu o suviță rebelă de păr blond ardea de înflăcărare în timpul lucrului. Nici n-a vrut să audă de evacuare. La 12 aprilie mi-a adus o cerere, pe care am păstrat-o :

„Rog să fiu lăsat să iernez, deoarece doresc să rămîn pînă la sfîrșitul expediției și să aduc nava în port.

Semnez, Șarîpov, fochist de rangul întii”.

Inteligent și însetat de cunoștințe, voia să afle totdeauna mai mult decît se cerea pentru calificarea lui. Și încă de la sfîrșitul primei iernări fochistul Șarîpov ar fi putut prea bine să fie numit mașinist.

Mașinistul Vsevolod Alferov era în aparență cu totul opus lui Kolea Șarîpov. Se silea să-și păstreze o înfățișare gravă care să se potrivească gradului său, făcea toate treburile pe îndelete, trainic și bine, nu arunca în vînt cuvinte de prisos și se străduia să vorbească cu glas de bas. Dar în ochii lui vii, pătrunzători strălucea aceeași sete nepotolită de a cunoaște și puteam garanta că n-o să se lase pradă melancoliei.

Pe radiotelegrafistul navei „Sedov”, Aleksandr Aleksandrovici Poleanski, pe care-l numeam simplu unchiul Sașa, îl cunoșteau bine toți participanții la derivă. În orele sale libere, el se ducea uneori în vizită pe navele vecine, unde se ținea de ghidușii cu prietenii săi. Era primit cât se poate de prietenos: avea totdeauna în traistă câte o duzină de povești interesante. Când însă bagajul se epuiza, nu-i era greu să nascocoască pe loc și să pună în circulație alte povești.

Poleanski își cunoștea meseria la perfecție. Stabilea repede și cu pricepere legătura cu orice post de radio. Pentru o iernare în derivă, legătura prin radio era o problemă de viață și moarte. Nu era greu de priceput că aveam cu toții cel mai mare interes ca Aleksandr Aleksandrovici să rămână pe navă.

Când i-am făcut propunerea aceasta, Poleanski a rămas pe gânduri, mângîindu-și barba bălaie care-i crescuse în timpul iernii, apoi m-a privit cu ochii lui limpezi puțin oblici. a deschis gura și mi-a arătat cu degetul :

— Uite, mi-am pierdut dinții prin iernări. Trebuie să-mi pun nouăsprezece dinți...

Tăceam, așteptînd să văd ce va spune mai departe. El reluă, rotunjindu-l puțin pe „o”, vorbind încet, cu chibzuială:

— Mi-e teamă să nu-i pierd și pe ultimii... Da... Cît privește asta — ei, ce să-i faci, nu se poate să lăsăm spărgătorul de gheață fără comunicație... Doar am inimă... Nu-s de piatră, înțeleg...

Am răsuflat ușurat și i-am mulțumit călduros. Acum puteam să ne lăsăm fără teamă purtați în derivă spre nord, chiar pînă la pol. Orice s-ar întîmpla, legătura cu uscatul va fi asigurată.

Trebuiau să rămână la bordul lui „Sedov” unsprezece oameni. Din vechiul echipaj al lui „Sedov” alesesem șase. Eu eram al șaptelea.

Mai trebuiau selecționați încă patru lucrători energici, verificați din echipajele navelor „Sadko” și „Malîghin”, în primul rînd din rîndurile tineretului.

Pe cine se cădea să aleg ca prim ofițer ? Nu era ușor de răspuns pe dată la întrebarea aceasta. Alegerea candidatului pentru funcția aceasta hotăra în multe privințe succesul luptei ce ne aștepta împotriva gheturilor : primul ofițer este mîna dreaptă a comandantului, stăpînul unui mare și complex

avut de pe navă, păzitor sever al ordinii și disciplinei, organizatorul tuturor muncilor de la bordul unei nave.

În funcția de prim ofițer a fost numit Andrei Gheorghievici Efremov. La drept vorbind, Andrei Gheorghievici a nimerit întâmplător în derivă: el nu făcea parte din echipajele ambarcate pe nave, fiind doar conducătorul practicii studenților. De aceea, avea tot dreptul să pretindă să fie evacuat cu avionul printre primii. Dar, așa cum îi șade bine unui adevărat navigator prin mărilor polare, nu-și îngăduia dreptul de a părăsi caravana atita timp cât cunoștințele și munca sa erau necesare. El acceptă propunerea mea de a trece de pe „Malighin” pe „Sedov”, unde avea să rămână până la sfârșitul derivei. Evenimentele care au urmat au arătat că alegerea aceasta a fost justă.

Am propus funcția de mecanic șef comsomolistului Nikolai Rozov, al treilea mecanic de pe „Sadko”. Alegerea aceasta era legată de un anumit risc: Rozov era foarte tânăr și nu era un specialist cu destulă experiență. Am socotit însă că perseverența și energia, care îi erau proprii lui Rozov, îi vor îngădui să-și însușească cunoașterea complicatei gospodării a mașinilor de pe navă. Până la urmă, în condițiile grele ale iernatului (și nu numai în cele ale iernatului) succesul îl asigură tocmai aceste trăsături ale caracterului unui om.

Al doilea mecanic pe „Sedov” a fost numit Serghei Tokarev — mașinistul șef de pe „Sadko”, pe care cititorul îl cunoaște deja nu numai ca un lucrător sînguincios, ci și ca membru foarte activ al firmei de construcții „Vetrosvet”, precum și în rolul de conducător sever al exercițiilor de înviorare.

În afară de Rozov și de Tokarev, a mai fost transferat de pe „Sadko” pe „Sedov” marinarul Șcelin. Iernarea nu avusese nici o înrîurire asupra sănătății excepționale a acestuia. Pe „Sadko”, Șcelin avea funcția de scafandru.

Primul contact pe care l-am avut cu nava m-a transpus într-o stare de meditație tristă. Murdar, păraginit, „Sedov” nu mai semăna cu o navă adevărată.

Examinînd documentele navei am descoperit un amănunt interesant: numele nu era scris corect pe bordaj. În acte, ea este denumită „Gheorghi Sedov”, pe cînd pe bord era scris „G. Sedov”. Am aflat că în timpul reparațiilor ce i s-au făcut pe șantier, întâmplător n-a mai ajuns aramă pentru a turna literele numelui complet al navei. Acolo, într-un cerc intim,

fusese adoptată hotărîrea de a se face o prescurtare neoficială și de atunci vaporul a navigat cu numele denaturat, ceea ce contravenea tuturor regulilor navigației.

Andrei Gheorghievici Efremov și Nikolai Rozov au luat în primire gospodăria navei. Raportau tot timpul neglijențe serioase pe care le descopereau. În căldări au găsit apă înghețată. Mașina navei fusese neglijent pregătită pentru iernare.

Cel mai mult ne neliniștea starea în care se afla cîrma. Pînă la primăvară, nici nu se punea problema să se examineze cîrma: pana de oțel a cîrmei care se afunda cu doi metri sub nivelul mării era prinsă solid între ghețurile pe care gerul de -30°C le prefăcuse într-un blindaj de nepătruns. De sub această platoșă se zărea doar marginea superioară a penei și, prin urmare, nu ne rămînea altceva de făcut decît să ne mulțumim cu presupuneri teoretice cu privire la soarta ce o avusese acest dispozitiv care avea un rol hotărîtor în guvernarea navei.

Comandantul D. I. Șvețov, predecesorul meu, era optimist și căuta să ne încredințeze că ghețurile nu atinseseră cîrma. Mă îndoiam: prea fuseseră înverșunate atacurile repezite de ele asupra pupei pentru ca să fi rămas intactă cîrma. Mai tîrziu, realitatea a confirmat temerile cele mai rele.

Pe la mijlocul lui martie, Efremov, Rozov, Tokarev, Șcelin și cu mine am început să ne mutăm la bordul lui „Sedov”, luîndu-ne călduros rămas bun de la prietenii noștri. Purtîndu-ne la spinare valizele, sacii de dormit, paturile, ne-am transportat lucrurile pe cărările cunoscute și bătătorite în timpul iernii. Soarele lumina puternic. Zăpada scînteia. Neasfîmpăratul Nordik ne însoțea lătrînd zgomotos. Dar nouă nu ne ardea de el. Mergeam agale, meditînd la viitor: ce ne hărăzea viața pe nava cea nouă?

Eram toți tineri. Fiecare dintre noi își începea slujba pe „Sedov” în urma unei avansări îndrăznețe. Nava era ruinată, neglijată. Vom reuși oare s-o prefacem într-o unitate de luptă sau vom rămîne niște paznici ai unui depozit de fiare vechi? Simțeam că încrederea pe care ne-o arăta patria impunea fiecăruia dintre noi o imensă răspundere. Se cuvenea să îndreptăm cu orice preț această încredere și să arătăm că tineretul sovietic nu se pierde în nici un fel de situație.

Luarea în primire a serviciilor s-a desfășurat destul de repede. La 20 martie, Șvețov și cu mine am semnat documentul memorabil pe care vreau să-l reproduc în întregime aici :

„20 martie 1938, spărgătorul de gheață «Sedov».

Subsemnații, comandantul spărgătorului de gheață «Sedov», Șvețov D. I. și comandantul nou-numit Badighin S. K. am întocmit prezentul act după cum urmează :

În baza ordinului Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, astăzi comandantul Șvețov D. I. a predat comanda spărgătorului de gheață «Sedov» lui Badighin S. K. La data predării, spărgătorul de gheață «Sedov» se afla printre ghețurile în derivă ale Mării Siberiei răsăritene, la 78°45',1 latitudine nordică și 152°44',3 longitudine estică, gol și în perioada iernării. Mașinile cu abur și inventarul mașinilor au fost date în primire, potrivit actelor de predare, de către mecanicul șef Panikarovski N. I., către noul mecanic șef Rozov N. N. ; ambarcațiunile, proviziile, inventarul și echipamentul de navigație, potrivit actului de primire, de către primul ofițer Efremov A. G. Actele contabile și actele justificative bănești au fost luate de comandantul Șvețov D. I. pentru a fi prezentate administrației. Documentele navei au fost luate în primire de Badighin S. K. Deteriorările suferite de spărgătorul de gheață «Sedov» din pricina presiunii ghețurilor produse la 18 ianuarie 1938, au fost consemnate în procesul-verbal întocmit la 18 ianuarie 1938. Nu este exclusă posibilitatea ca elicea și partea inferioară a cîrmei să fie deteriorate, aceste avarii putînd fi descoperite doar la ridicarea navei pe doc sau la cercetarea ei cu ajutorul scafandrilor, ceea ce în situația actuală este imposibil. La examinare, s-a constatat că partea superioară a penei cîrmei era intactă. Armele de foc au fost luate în primire potrivit procesului-verbal din 10 ianuarie 1938.

predat : Comandantul spărgătorului de gheață «G. Sedov»

D. I. ȘVEȚOV

luat în primire : Comandatul spărgătorului de gheață «G. Sedov»

K. S. BADIGHIN

A doua zi radioul ne-a adus o știre emoționantă : avioanele expediției aeriene ajunseseră la Tixie.

Acum le mai despărțea de noi doar un singur zbor. Alekseev, Golovin și Orlov preferau să acopere dintr-un salt distanța de 1 100 km de îndată ce timpul va fi favorabil zborului.

Pe aerodromul nr. 3 munca era în fierbere. Aici, printre lanțurile abrupte și sumbre de ghețuri, se și întindea un șes neted lung de 1 100 m și lat de 400 m. Nici nu ne venea să credem că numai cu două săptămîni în urmă cea mai mare parte a terenului era presărată cu uriașe sloiuri de gheață, printre care brigăzile de constructori își croiau drum cu greu.

Ne temeam mult că și de data asta ghețurile nu ne vor ierta și în ultima clipă vor nimici aerodromul. Pentru a nu slăbi duritatea gheții lucram cu foarte mare băgare de seamă și la acest aerodrom aproape că nu am folosit explozibile, temîndu-ne ca zguduiri să nu provoace apariția de canale. Mii de metri cubi de gheață au fost ridicați manual. O sută douăzeci de constructori, cheltuindu-și ultimele puteri pe un ger de -30°C , mînuiau răngile și tîrnăcoapele.

Cînd lucrările s-au apropiat de sfîrșit, s-au arătat din nou semnele prevestitoare de rău care ne indicau că ghețurile se pun în mișcare. La 17 martie, cu trei zile înainte de a lua în primire nava „Sedov”, alături de aerodrom s-a format un ochi larg de apă care ne bara accesul spre el.

Dar constructorii noștri nu s-au speriat și nu și-au pierdut capul. Au cărat de pe „Sadko” o bărcuță. A fost lăsată la apă. Au fixat pe ambele margini ale ochiului de apă capetele unei parîme de cîneșă și au transformat barca într-un bac de transbordare peste gheață.

Apa plumburie aburea, acoperindu-se cu ace de gheață. Nu era timp de pierdut, așteptînd ca ochiul de apă să înghețe, căci avioanele se aflau deja la Tixie! Și barca alerșă încolo și înoace, despicînd gheața tînără. Pe aerodrom lucrările continuau.

După cinci zile s-a auzit din nou o trosnitură a gheții, ca o salvă de tun, și de-a lungul aerodromului, alături de cortul medicului s-a ivit un nou canal întortocheat. El ocolea cu delicatețe banchiza netezită de noi și de aceea nu ne-a pricinuit temeri prea mari. Cu toate acestea, apariția acestui nou canal a fost o surpriză destul de neplăcută.

A doua zi construcția era terminată. Am înfipt stegulețe la marginile terenului de aterizare, am pregătît ulei și benzină pentru ca la apropierea avioanelor să aprindem focuri care trebuiau să le arate aviatorilor drumul. S-ar fi părut că acum ne puteam îngădui puțină odihnă. Dar și de astă dată ghețurile ne-au pregătît o lovitură grea.

În dimineața zilei de 25 martie, comandantul aerodromului nr. 3 a raportat despre rezultatul lucrărilor. El scria cu mândrie :

„Amenajarea aerodromului s-a făcut în decurs de 13 zile.

Au fost executate 1222 zile-muncă. Pe aerodromul nr. 3 s-au cheltuit aproximativ de două ori mai puțin material exploziv decât pe terenul nr. 1. În medie, ziua de lucru, fără a socoti timpul cheltuit pentru drum și gustare, a fost de 5 h 30 min. până la 6 ore. Lucrările au fost efectuate la o temperatură medie de — 30°C. N-au fost întreruperi pricinuite de vreme. Brigăzile de pe toate navele au lucrat intens la netezirea terenului și n-au lăsat rămășițe neterminate pe parcelele lucrate de ele. Munca cea mai activă au desfășurat-o brigăzile de comsomoliști de pe spărgătoare de gheață «Malighin» și «Sedov»”.

La raport era anexată o schemă a aerodromului desenată corect.

— Acum putem să primim fără teamă avioanele ! spuse bucuros comandantul.

În clipa aceea intră în cabină carnicul.

— Se topește ! spuse el. Sub pupa s-au format crăpături.

Am alergat pe punte. La tribord gheața începea să se miște. Sub pupa se formau niște spărturi negre amenințătoare. La o depărtare de 200 m de navă se produceau presiuni ale ghețurilor. De acolo se auzeau scrișnituri și gemete : banchizele se încălecau unele pe altele...

— Numai de n-ar atinge aerodromul, spuse comandantul aerodromului încet.

Aerodromul nr. 3 este foarte trainic, dar pentru orice eventualitate trebuia creată o rezervă. Aveam deocamdată ca rezervă aerodromul nr. 1 în partea de sud, cel mai vechi dintre toate, acela cu care ne începusem lucrările. Dar presiunea ghețurilor îl avariase în două rînduri și după ce ne-am ocupat de construcția aerodromului nr. 3, acest teren care avusese atît de suferit și era rupt în două de un canal longitudinal, fusese abandonat. Constructorii au dat aici de o rezistență aproape de nebiruit cînd s-au apucat să curețe șirul lat și lung de creste de zăpadă, pe care le îngrămădisise presiunea din noaptea de 5 spre 6 martie.

Și, cu toate acestea, era mai ușor de reamenajat terenul acesta decît să căutăm un altul printre sloiurile înclinate, pe care să ne apucăm să-l curățăm. În ziua aceea, cei o sută

douăzeci de constructori s-au îndreptat pe vechiul drum bine bătătorit care ducea spre sud.

După patru zile de muncă îndirjită s-a amenajat ceva ce aducea a aerodrom. Partea de nord a terenului era tăiată pe o lungime de 250 m de un canal, fiind impracticabilă. Partea de sud era traversată de un șir de creste de zăpadă care împărțeau sectorul acesta aproape în jumătate. Am reușit să facem în șirul acesta masiv o poartă lată de 200 m. Ca să poată ateriza cu bine, aviatorii ar fi trebuit să coboare la marginea extremă a terenului — spre est sau spre vest, să-l traverseze dintr-un capăt pînă în celălalt și apoi cu dibăcie să treacă în viteză pieziș prin poarta de gheață.

Dîndu-ne perfect de bine seama de dezavantajul pe care-l prezenta un asemenea teren, ne puneam toate speranțele în aerodromul nr. 3. Nu ne venea pur și simplu să credem că și el va avea aceeași soartă ca și celelalte două. Dar chiar așa s-a și întîmplat.

Dimineața zilei de 3 aprilie a fost însorită și calmă. Dar mercurul termometrului se menținea la același nivel : —30°C.

Oamenii s-au trezit devreme și au ieșit pe punte. S-au uitat la cerul senin, fără nori, vorbind cu însuflețire despre avioane : vor veni sau nu ? Judecînd după toate aparențele trebuiau să sosească : ni se comunicase din Tixie că și acolo vremea începea să se îndrepte.

Comandantul aerodromului nr. 3 a plecat spre terenul de aterizare pe la orele patru dimineața pentru a face ultimele pregătiri în vederea primirii expediției aeriene. Încă din ajun fusese alcătuit după toate regulile un „T” din foi negre de carton gudronat unse cu smoală care se distingea bine pe zăpadă ; fuseseră înfipite stegulețe ; în coliba de gheață fusese organizat un „bufet pentru pasageri”.

La ora 6 dimineața, comandantul se întoarse pe neașteptate. Alerga cît îl țineau picioarele și gîfîia. Mă căuta și-mi spuse într-un suflet :

— Canaleuri pe tot terenul ! Nu putem primi avioanele.

Am înlemnit. La Tixie, avioanele erau deja gata de zbor și se aștepta dintr-o oră într-alta plecarea. Pe tot traseul zborului era o vreme bună, fenomen atît de rar întîlnit în Arctica.

Ce era de făcut? Oare după atâtea luni de luptă cu ghețurile o să cerem o aminare? Dar dacă ziua propice zborului era unica și după aceea aveau să urmeze lungi săptămâni de cețuri și de furtuni?

Ce să facem? Să căutăm un nou cîmp și să construim aerodromul nr. 4 sau să riscăm să le primim pe terenul de rezervă? În asemenea cazuri lucrul cel mai primejdios este nehotărîrea și tărăgăneala. De aceea, am hotărît în primul rînd să-i trimit pe constructori pe aerodromul nr. 1 pentru a-l pune numaidecît în orînduială.

După o oră, lîngă șirul mult urît de creste de gheață răsunau deja rîngile și tîmăcoapele. Se aduceau aici de pe terenul distrus stegulețele, foile de carton gudronat pentru a așterne semnul de aterizare și restul gospodăriei unui aerodrom.

În toiul muncii a venit în goană spre mine un curier de pe nava amiral „Sadko” și mi-a înmînat o notă:

„Astăzi, 3 aprilie se intenționează decolarea din Tixie a celor trei avioane grele. În legătură cu aceasta trebuie să-i pregătiți de plecare pe toți tovarășii care fac parte din prima sută de oameni trecuți pe lista de evacuare”.

Dedesubt era un post-scriptum scris în grabă:

„Orele 8 și 44 min. Avioanele își iau zborul”.

Știrea că avioanele se află deja în văzduh a străbătut ca un fulger navele. Toată lumea era în delir: erau așteptați oamenii de pe Marele Pămînt, se așteptau scrisori, ziare, erau așteptate puternicele avioane a căror apariție era un semn de legătură strînsă cu patria.

Era absurd să renunțăm să primim avioanele, astfel că munca se întee pe aerodromul nr. 1. Fiecare voia să facă totul pentru a înlesni aterizarea avioanelor. Am lărgit poarta și am nivelat pragul care rămăsese pe locul unde fusese șirul de creste de zăpadă.

Mesagerii de pe „Sadko” veneau pe rînd la mine și-mi raportau:

- Avioanele au decolat.
- Pînă la sosirea avioanelor au rămas trei ore.
- Avioanele se află la trei ore de zbor.

— Încă o oră...

— Peste o jumătate de oră...

Încordarea creștea.

O mulțime de oameni încărcăți cu valize, boccele și legături se îndreptau de pe „Sadko”, „Malighin” și „Sedov” spre terenul de aterizare.

Ne-am străduit să-i încălțăm și să-i îmbrăcăm cât mai bine pe cei care plecau, fiindcă aveau de călătorit multe ore prin văzduh. În arhiva navei s-au păstrat două acte care zugrăvesc grăitor atmosfera în care s-au făcut pregătirile de plecare.

„Subsemnații am întocmit prezentul act prin care se adeverește că astăzi au fost tăiate pentru a se face obiele 2 (două) pături de lină primite de la expediția hidrografică a spărgătorului de gheață «G. Sedov», pentru a se face obiele celor care pleacă, deoarece pîslarii s-au uzat, devenind improprii și nu dispunem de material pentru reparații”.

„Subsemnații am întocmit prezentul act, certificind că în vederea asigurării celor care pleacă pe continent cu încălțăminte călduroasă au fost tăiate, pentru a se face din ele cizme de blană, 3 (trei) cojoace scurte care s-au jerpelit și nu mai erau bune pentru a fi folosite potrivit destinației lor; ele au fost preluate din numărul hainelor uzate predate de oamenii rămași să ierneze pe spărgătorul de gheață «G. Sedov»”.

Am examinat pentru a suta oară uritul nostru aerodrom de rezervă. Nu de mult aveam la dispoziție trei aerodromuri excelente, fiecare putînd face cîste unui bun aeroport. Eram stăpîniți de un sentiment de amărăciune și de necaz: cîte forțe și cită energie se cheltuieră în zadar!

Oamenii își îndreptau tot mai des privirile spre cer, căuțînd să deslușească trăsăturile dragi ale avioanelor. Uneori citeam pe chipuri îngrijorare și îndoială. Oare le vor zări? Nu se vor rătăci cumva? Era oare atît de simplu să găsești un punct minuscul pe vastul ocean de gheață? Dar mesagerii de pe „Sadko” veneau tot mai des și către orele 14 îndoielile se risipiră: legătura prin radio cu avioanele se menținea fără întrerupere și tot mai tare se auzeau semnalele lor. Avioanele erau undeva, prin apropiere, chiar lîngă noi.

La orele 14 și 25 pe arborele trinchet¹ al lui „Sadko” a fost ridicat un pavilion. Era semnalul convenit: avioanele ne

¹ Catargul (arborele) din prova al unei nave — N. R.

dădeau de știre că peste cinci minute vor fi deasupra caravanei.

Peste cinci minute ! De pe terenul de aterizare au fost îndepărtați numaidecît toți oamenii. Pasagerii gata de plecare s-au aliniat într-o parte. În spatele lor se îngrămădiseră cei care-i conduceau. Toată lumea privea cu jind la cer. Și deodată se auziră glasuri :

— Sosesc !... Sosesc !...

Spre sud-vest a licărit un punct. În urma lui s-au mai ivit două. Se auzi un vuiet îndepărtat — huruitul motoarelor de avion aproape uitat în lunile acestea. Vuietul creștea cu fiecare clipă devenind tot mai deslușit și mai răsunător.

Se puteau distinge acum contururile abia vizibile ale aripilor, iată că se zăreau și fuzelajele. Avioanele erau colorate în portocaliu. Rînd pe rînd făcură ocoluri deasupra caravanei — aviatorii căutau terenul de aterizare. Huruitul victorios al celor douăsprezece motoare în funcțiune ne acoperea glasurile și pe noi, ca pe niște copii, ne bucura larma aceasta — ni se urîse de tot în tăcerea Arcticii !

Tot mai aproape și mai aproape... Tot mai jos și mai jos... Acum puteam să citim inscripțiile de pe aripi :

— N-170...

— N-171...

— N-172...

Erau numere cunoscute ! Avioane vestite ! Ele aterizaseră acum un an la Polul Nord cu cei patru membri ai echipei lui Papanin.

Vuietul motoarelor a slăbit, s-a mai potolit. Avionul din față, oprind motoarele, se pregătește să aterizeze. Îl urmărim ținîndu-ne răsuflarea. Pentru clipa aceasta am muncit două luni, dîndu-ne toate forțele în lupta împotriva naturii vitrege. Cum va ateriza ? Am pregătit oare cum trebuie terenul ?

Uriașa pasăre cu patru motoare, desfăcîndu-și larg aripile metalice, zboară jos de tot deasupra șirurilor de creste de gheață. Coada ei lungă, ușor ridicată, se lasă încet. Avionul pierde din viteză. Mai sînt doi metri pînă la gheață. Încă un metru... Și iată că schiurile avionului comandant ating terenul de aterizare și stîrnesc un nor de pulbere de zăpadă. Ce-i asta ? O zguduitură. Alunecînd prin poarta de gheață, avionul a făcut brusc un salt, a mai zburat cîțiva metri și s-a oprit lin, de astă dată definitiv. Blestematul șir de creste de

gheață lăsase totuși o ridicătură invizibilă pentru ochi și care reprezenta o mică trambulină.

Cele patru motoare fură puse din nou în funcțiune și avionul rulă într-o parte, eliberind drumul pentru însoțitorii săi. Celelalte avioane veniră pe rînd la aterizare.

Încă cîteva clipe și apoi se făcu liniște : cele douăsprezece motoare se opriseră. Din avioane ieșiră cu mișcări stîngace oameni îmbrăcați în combinezoane de blană și începură să azvîrle pe gheață pachete cu poștă.

— Scrisori ! Scrisori ! se auziră strigăte în jur.

Toate se învălmășiră. Era cu neputință să-i oprești pe oamenii care tinjeau după știri de acasă. Se năpustiră toți spre avioane. Am fost nevoiți să organizăm pe loc împărțirea poștei.

În aceste clipe s-a abătut asupra mea un noian de griji. Trădătoarea trambulină de gheață avariase un schi al avionului lui Orlov. A decola cu încărcătura plină de pe un asemenea teren era riscant. De aceea am hotărît ca avioanele să nu ia mai mult de 22 de oameni. În primul rînd trebuiau luați femeile și bolnavii.

Aviatorii se grăbeau să se întoarcă. Aveau de făcut un drum greu.

La orele 16 și 20 min avioanele pilotate de Golovin și Orlov s-au desprins de pe gheață înălțîndu-se în văzduh. După o oră și jumătate și-a luat zborul și Alexeev. El mai întîrziase puțin ca să verifice motoarele.

Ne-am înapoiat pe nave abia seara, rebegiți, flămînzi și necăjiți de avaria neașteptată. Doar voluminoasele pachete cu scrisori de acasă care se zăreau ieșind din buzunarele fiecăruia, precum și ziarele trimise de la Moscova mai îndulceau nemulțumirea generală.

În seara aceea am scris în jurnalul meu "

„3 aprilie. Sînt înfiorător de obosit, dar nu pot să trec sub tăcere evenimentele de astăzi... Au sosit, în sfîrșit, avioanele. Au luat de pe nave 22 oameni. Au adus poștă. Am căpătat două pachete mari pe care stă scris cu o caligrafie minuțioasă adresa : «Oceanul Înghețat de Nord. Lui Konstantin Sergheevici Badighin».

Pachetele sînt doldora de scrisori de la rude și prieteni, de fotografii ale rudelor, de tăieturi din ziare. Am stat toată seara aplecat deasupra acestor pachete și mi se părea că revenisem într-o lume dragă și îndepărtată, de care mă despăr-

țiseră ghețurile. Am citit pe îndelete, reciteam de câteva ori același rînd pentru a-mi prelungi cît mai mult plăcerea. Cînd îmi va fi sortit să capăt o a doua scrisoare de acasă ?

Acolo, la Moscova, în acest oraș al fericiților, viața se scurge pașnic și rodnic. Toți muncesc, învață, se duc la teatru, se încălzesc la soarele de primăvară. Olea scrisese un top întreg de hirtii. Se vedea că se străduise să-mi trimită o scrisoare cît mai veselă, dar îndărătul fiecărui rînd ghiceai tristețea. Cred că în curînd va deveni un navigator în toată legea : în fiecare telegramă îmi cere să-i comunic coordonatele caravanei și tot calculează cînd vom ajunge la coasta Groenlandei.

Am scris lungi scrisori de răspuns. Le vor lua aviatorii cînd vor veni în cursa a doua.

Acum este foarte tîrziu. Toată lumea doarme. Este timpul să mă culc și eu. Mîine în zori o să pornim în căutarea unui nou aerodrom a aerodromului nr. 4 !"

Am găsit foarte repede aerodromul nr. 4. Zărisem de mult acest ochi de apă, acoperit cu un strat de gheață tînă, tare și netedă, dar nu ne hotărîsem să ne apucăm să-l curățăm din două motive : în primul rînd, după părerea noastră inițială, el era îngust, iar în al doilea rînd, trebuia să mergem pînă la el cale de șapte kilometri peste cîmpuri împînzite cu creste de zăpadă, ceea ce, mergînd pe un ger de -30°C , nu era de loc o plăcere.

Dar acum nu mai țineam seama de acest amănunt, iar aviatorii ne-au explicat că pot să aterizeze pe un aerodrom îngust care să dispună de un teren de aterizare suficient de neted și de lung. Cele douăsprezece brigăzi au plecat să netezească terenul cel nou.

Munca avansa repede și după cîteva zile aerodromul nr. 4 a fost gata să primească avioanele. Dar vremea s-a înrăutățit brusc și aviatorii au fost nevoiți să se adăpostească în laguna înghețată a insulei Kotelnîi, unde amenajaseră o bază intermediară.

Am aflat prin radio că patru oameni care iernaseră pe insula Kotelnîi rămăseseră de bunăvoie pe al treilea an pentru a înlesni legătura cu navele în derivă și că se pregătiseră în mod exēmplar ca să-i primească pe oamenii din caravana

noastră. Fără să aștepte vreo dispoziție din partea cuiva, au copt „pentru orice eventualitate” în unicul lor cuptor o tonă de pâine (o lună întreagă s-au îndeletnicit cu treaba aceasta grea), au construit în casa lor niște nișe în trei etaje și o baie, iar când aviatorii au hotărât să-și scurteze drumul spre caravană cu câteva sute de kilometri, din pricina condițiilor meteorologice grele au găsit pe una dintre insule o bază admirabilă.

Este drept că pe această insulă nu fuseseră făcute rezerve de benzină. A fost așadar necesar să se transforme avionul lui Orlov într-o „cisternă zburătoare” : el aducea pe insulă benzină din Tixie, iar Alexeev și Golovin urmau să zboare spre caravană.

Cît timp aviatorii au așteptat să se îndrepte vremea, am mai pregătit un teren de aterizare de rezervă : gerul lipise canalurile de pe aerodromul nr. 3. Am îndepărtat crestele de zăpadă care se formaseră pe el și acum puteam să oferim aviatorilor la alegere trei terenuri.

Avioanele N-170 și N-172 au efectuat a doua cursă abia la 18 aprilie, la două săptămîni după cea dintîi. Ele au aterizat cu bine pe aerodromul nr. 4, au luat la bord 83 pasageri și după o oră și 20 min s-au îndreptat spre sud. Zborul a avut loc în condiții meteorologice grele. Aviatorii au zburat prin viscol și ceață.

Apoi s-au scurs iar zile lungi de așteptare. Pentru a termina cu transportul aerian, mai urmau să fie transportați pe continent 79 pasageri. Oamenii aceștia se simțeau ca și cum s-ar fi aflat deja pe drum. Se plictiseau din pricina inactivității forțate și erau nervoși. Noi, cei care rămîneam în derivă îi compăttimeam sincer și-i consolam în fel și chip pe viitorii pasageri aerieni.

În sfîrșit, în seara zilei de 26 aprilie a sosit pe neașteptate o radiogramă de pe insula Kotelnii, înștiințîndu-ne că Alexeev și Golovin au plecat în cursa a treia. Era o zi posomorită și rece. La ora aceasta tîrzie nimeni nu mai aștepta avioanele. Se stîrni zarvă. Oamenii alergară să pregătească aerodromul. Cei care trebuiau să plece își strîngeau în mare grabă lucrurile și-și transportau valizele pe terenul de aterizare.

Mi-a rămas bine întipărită în minte clipa despărțirii de aviatorii și de oamenii care plecau spre continent. Cînd avioanele s-au arătat la orizont, oamenii au amuțit și le-au privit tăcuți. Pentru ultima oară îi vedeam pe acești șoimi de oțel.

Era aproape ora 9 seară. Un ger ușor ne înțepa obrații. Cerul se acoperise de nori. Era mohorit, neprietenos. Aviatorii care primiseră de pe insula Kotelnii știrea că acolo vremea se înrăutățește, erau nervoși și zoreau să se întoarcă. Am descărcat în mare grabă lucrurile trimise de la Moscova — niște baloturi, lăzi și bidoane grele. Pasagerii au dispărut pe rînd în interiorul avioanelor. Rămîneam tot mai puțini și mai puțini. Acolo unde cu cîteva clipe mai înainte se agitasе o societate numeroasă rămăsese doar un mănunchi de oameni.

Primul avion rula pentru plecare și decolă. Al doilea îl urmă. Și după cîteva minute le-am pierdut din vedere.

În jurnalul de bord al spărgătorului de gheață „G. Sedov” a apărut în seara aceea următoarea notă :

„Orele 20 și 45 min. Avioanele din formația Eroului Uniunii Sovietice, tovarășul Alexeev, N-172 și N-170 au aterizat.

Orele 21 și 50 min. Avioanele au decolat.

Astăzi au plecat spre continent 25 de oameni care au iernat pe spărgătorul de gheață «G. Sedov». La bord a rămas un echipaj în următoarea componență :

1. Comandant — *Badighin S. K.*
2. Primul ofițer — *Elremov A. G.*
3. Mecanic șef — *Rozov N. N.*
4. Al doilea mecanic — *Tokarev S. D.*
5. Radiotelegrafist — *Poleanski A. A.*
6. Medic — *Sobolevski A. P.*
7. Marinar — *Butorin D. P.*
8. Marinar — *Șcelin V. A.*
9. Bucătar — *Șemeakinski V. S.*
10. Mașinist — *Allerov V. S.*
11. Fochist — *Șaripov N. S.*

În total 11 oameni!”.

TABĂRA CELOR TREIZECI ȘI TREI

ABIA ACUM am văzut cât de mic era de fapt colectivul nostru rămas pe navele în derivă. Ieri încă pe cărările de pe zăpadă umblau forfota zeci de oameni, se auzeau risete, răsunau cîntece.

Și iată că deodată totul s-a destrămat. Punțile au rămas pustii. Foarte rar se arată pe gheață o siluetă stingheră — este magnetologul care se duce să lucreze în coliba de gheață sau șeful de echipaj care se îndreaptă spre aerodrom să adune stegulețele care au devenit inutile. Liniște. Este atîta liniște încît se aude chiar cum la bordul navei vecine s-au întîlnit doi marinari și unul dintre ei i-a cerut celuilalt voie să-și aprindă țigara.

În timpul iernii stabilisem în glumă o împărțire administrativă a populatelor noastre „așezări”: „orașul Sadko”, „satul Malighino” și „cătunul Sedovo”. Acum, atît orașul cît și satul și cătunul erau în cazul cel mai bun niște hutore...

Cu toate acestea, ca și pînă acum, n-aveam cînd să ne plictisim. Nouă, celor treizeci și trei de oameni rămași să iernăm, ne revenea o sarcină cîtuși de puțin ușoară, aceea de a-i înlocui pe oamenii plecați pe continent. Aveam de continuat întregul volum de observații științifice, trebuia să pregătim navele pentru navigație și să efectuăm toate lucrările curente de reparații.



În primul rînd, era necesar să ridicăm la bord bagajele aduse de avioane, să calculăm toate resursele de trai de care dispuneam și să le împărțim în mod egal între cele trei echipaje. Era o muncă grea, dacă ne gîndim cît de puțini oameni rămăseseră pe nave.

Pe aerodrom fuseseră descărcate bagaje în greutate de cîteva tone. Trebuia să le transportăm pe sânni primitive trase de noi pe o distanță de șapte kilometri. Puneam cîte un butoi de tablă sau cîte o ladă voluminoasă pe talpa saniei, înconjuram sania din toate părțile și o împingeam înainte cu icneli și opinteli. În asemenea momente, nimeni nu se plîngea de frig.

În realitate, se făcea într-adevăr mai cald : se apropia primăvara polară. Și cu toate că temperatura aerului continua să se mențină sub zero grade, corpurile negre de metal ale navelor se încălzeau repede. Gheața care se formase în timpul iernii în cale și pe punți se topea și se desprindea în straturi.

La 27 aprilie, pe cînd ne aflam la $80^{\circ}00',9$ latitudine nordică și $147^{\circ}32'$ longitudine estică, am zărit pentru prima oară o păsărică. Privind prin binoclu pentru a-l vedea mai bine pe oaspetele nostru, m-am convîns că nu era o păsărică marină, ci una de uscat. Ce călătorii îndepărtate fac aceste făpturi miciute ! Ce le atrage oare la aceste latitudini mari ?

În ajunul zilei de 1 Mai s-a făcut curățenia generală a navelor. Zgura de pe punți a fost azvîrlită și s-a măturat gunoiul. Încăperile interioare au fost spălate.

În timpul iernii, echipajul de pe „Sedov” a locuit într-o încăpere mohorîtă și sumbră, situată între punți, ai cărei pereți de tablă erau acoperiți de promoroacă și de gheață. Acum am amenajat pe puntea inferioară un colț roșu situat în suprastructura de lemn a navei. Pereții, după ce au fost spălați, au fost spoiți cu var. Am deschis hublourile prin care pătrundea soarele toată ziua și toată noaptea. S-a făcut dintr-o dată luminos și plăcut.

Aici s-au instalat Butorin, Șarîpov, Alferov, Șcelin și Șe-meakinski. Deasupra paturilor au fost prinse în cuie covorașe. Pe pereți au fost atîrnate fotografiile. În mijlocul punții inferioare a fost așezat un biliard mic de masă. Întrucît pe nave rămăseseră mai puțini oameni și, prin urmare, numărul cabinelor locuite se redusese, am putut să mărim rația de cărbuni

pentru încălzit. În cabine și pe puntea inferioară s-a făcut mai cald.

— Acum se poate trăi! spuse satisfăcut cu glasul lui de bas Alferov, amintindu-și fără să vrea noaptea aprigă de iarnă petrecută în încăperea înghețată dintre punți.

Andrei Gheorghievici Efremov și cu mine ne-am instalat în apartamentele formate din cîte două cabine, care într-o călătorie obișnuită erau la dispoziția comandantului. Rozov și cu Tokarev s-au mutat în cabina destinată mecanicului-șef. Pentru medic am amenajat o infirmerie în toată legea, formată din două cabine spălate cu grijă și văruite. Am fi putut să-i punem la dispoziție o cabină nouă, confortabilă și radiotelegrafistului Poleanski, prea stimatul nostru unchi Sașa. Dar el refuză categoric să plece din stația lui de radiotelegrafie în care-și petrecuse toată iarna.

Un mare eveniment a fost deschiderea unei noi săli de baie... Vechea baie de pe „Sedov” devenise vestită ca obiect de glume și de zeflemele. În ziarele de perete ale caravanei, cei de pe „Sedov” erau înfățișați spălîndu-se îmbrăcați, purtînd căciuli de blană și pîslari. Nu era prea departe de adevăr: vechea baie era instalată într-unul din compartimentele navei, aflat lîngă peretele de tablă care pe gerurile din timpul iernii se acoperea în permanență cu gheață. Eu însumi nu-mi pot aduce aminte fără să mă înfior cum într-una din primele zile petrecute la bordul lui „Sedov”, m-am dus împreună cu Andrei Gheorghievici să ne spălăm în această sală de baie și a fost cît pe aci să ne degere picioarele.

Această baie a fost închisă pe dată. În locul ei a fost amenajată o alta în încăperea băii afectate corpului de comandanți. Aici a fost instalată o sobiță de o construcție complicată. Într-un butoi, în care fusese petrol, a fost introdus un butoiăș mai mic care conținuse ulei. În butoiul mai mare se aprindea focul și în cel mic se încălzea apa. De obicei, burlanul se încălzea pînă la roșu așa că amatorii de baie de abur își puteau satisface această plăcere. Pentru a ne putea dezbrăca în voie, am așezat acolo un mic divan moale.

Scafandru lui Șcelin i s-a părut puțin și asta și a mai adus aici patru oglinzi, atîrnîndu-le pe toți pereții.

Mai rămînea să se facă ordine în careul ofițerilor. Aici aveam să ne luăm masa, să ne petrecem orele de răgaz și să ne adunăm pentru cursuri. După o iernare lungă și grea, ca-

reul ofițerilor de pe „Sedov” nu prea semăna cu o încăpere civilizată a unei nave. Am spălat și răzuit cu migală toate ungherele, am dat afară sobița de tuci care scotea veșnic fum și am înlocuit-o cu alta; am pictat ¹ pereții în ulei și am reparat și curățit mobilierul. Totul strălucea de curățenie. Acum, oamenii se simțeau atrași aici ca să bea o ceașcă de ceai, să șadă pe divanul moale discutînd în voie și aceasta făcea să ne apropiem pe nesimțite și să ne împrietenim.

Ziua de 1 Mai 1938 am sărbătorit-o dincolo de paralela 80 în Bazinul Arctic Central. Sub noi se afla oceanul acoperit cu platoșa de gheață. Soclul continental rămăsese în urmă și Cerneavski, hidrologul de pe „Sadko”, ca să poată lua probe de fund era nevoit să coboare aparatele la o adîncime de peste 1 300 m.

În această zi vremea a fost admirabilă. Un vînt ușor făcea să filfiiie ghirlandele de pavilioane (pavoazul) ridicate deasupra navelor. Pe cerul orbitor de albastru nu se zărea nici un noruleț. Pe sloiurile înalte albastrii se puteau zări primele picături de apă sărată. Suprafața gheții se acoperise ici-colo cu un strat subțire scîrțîitor, semănînd cu foițele de mică.

La ora 10 și 30 min mănunchiuri de oameni s-au desprins de nave. Cei treizeci și trei de oameni rămași să ierneze pășeau purtînd drapele și portretele conducătorilor, îndreptîndu-se spre adunarea festivă. Mergeau cîntînd, încolonați în rînduri. Dar cît de departe era aceasta de manifestația de masă din iarna trecută! Tot timpul mi se părea că lipsește ceva, că acuși-acuși trebuie să vină dinspre nave noi coloane de manifestanți. Dar la mii de kilometri în jurul nostru nu era nimeni. Eram singuri în Oceanul Polar.

Cu toate acestea, sărbătoarea de 1 Mai s-a desfășurat pe nave în veselie și însuflețire. Radiotelegrafistii au recepționat pachete întregi de radiograme cu felicitări. Ne felicitau cu prilejul zilei de 1 Mai conducătorii Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, exploratorii rămași să ierneze în stațiile din Arctica, pionieri — membri ai cercului tinerilor exploratori polari — rudele, cunoscuții și oameni pe care nu-i cunoșteam de loc.

¹ A vopsi.

Ne ciştigasem cinstit dreptul la o odihnă bună şi timp de patru zile nu s-au efectuat lucrări la bord. Echipajele navelor şi-au făcut pe rând vizite reciproce. La început a avut loc o cină festivă la bordul lui „Sadko”, apoi pe „Malighin” şi în cele din urmă pe „Sedov”. După plecarea celor 184 oameni, numărul talentelor noastre artistice s-a redus. Dar nici noi nu ne-am făcut de ruşine !

Primii ofiţeri Rumke, Kucerin şi Efremov au născocit un nemaipomenit „dans al primilor-ofiţeri”. Uitându-ne la ei ne aminteam ades de ursoaica noastră Maşka ; ea se învîrtea pe gheaţă cu o graţie asemănătoare.

În schimb, medicul nostru Sobolevski a strălucit. Apucînd în dinţi cutitul de bucătărie şi-a răsucit voiniceşte mustăţile şi a pornit-o vijelios prin careul ofiţerilor, rotindu-se şi lăsîndu-se pe vine. Doctorul era, mă rog, cel mai nordic dăntuitor al lezghinei ¹.

A venit apoi rîndul programului de cîntece. După ce şi-a dres glasul, unchiul Saşa, vajnicul nostru radiotelegrafist, a cîntat cu glas plăcut de bas o mulţime de cîntece. Cînd ne-am săturat să-l tot ascultăm, s-a format într-o clipită un cor, am cîntat „Cîntecul partizanilor din Orientul Îndepărtat”, sau „De va fi miine război...”

Într-un cuvînt, ne-am veselit cum ne-am priceput şi nimeni n-ar putea să spună că sărbătorirea lui 1 Mai 1938 în Bazinul Arctic Central s-a desfăşurat plicticos.

În ziua de 5 mai, comandanţii celor trei nave s-au adunat în careul ofiţerilor de pe „Sadko” pentru a împărţi bagajele aduse de avioane. „Sadko” era cel mai aproape de aerodrom şi de aceea am organizat pe el o bază originală de mărfuri.

Din calcule a reieşit că după plecarea celor 184 de oameni, colectivul nostru avea asigurate provizii pentru 40 de luni.

Începea viaţa măsurată, de toate zilele, a iernatului. Ca şi înainte, cei treizeci şi trei de locuitori ai taberei nu se puteau plînge de prea mult timp liber. Fiecare avea de lucru pînă peste cap.

O dată cu începerea zilei polare neîntrerupte a crescut şi volumul cercetărilor ştiinţifice al căror centru continua

¹ Dans rusesc. — N. R.

să rămână la bordul lui „Sadko”, întrucât nava aceasta dispunea de aparatajul extrem de bogat al celei de-a treia expediții la latitudini mari.

În această perioadă, Andrei Gheorghievici Efremov efectua la bordul lui „Sedov” observații sistematice asupra înclinării orizontului vizibil. Aceste observații prezintă o importanță excepțională pentru o folosire precisă a sextantului¹. În afară de aceasta, Andrei Gheorghievici urmărea comportarea compasului magnetic.

Pe nave se făceau pregătiri active în vederea navigației. Probabil că pe continent mulți se mirau citindu-ne comunicatele prin care vesteam că navele noastre duse de ghețuri în Bazinul Arctic Central undeva, dincolo de paralela 80, se pregăteau de navigație. Dar noi credeam în posibilitățile flotei de spărgătoare de gheață sovietice și speram că navele ei își vor croi drum pînă la noi pentru a ne scoate din impas. Prin urmare, socoteam că e de datoria noastră să pregătim din timp căldările și mașinile pentru plecare.

Mecanicii de pe „Sedov” au avut foarte mult de lucru. Foarte adesea munceau zi și noapte fără întrerupere, dar munca aceasta n-a fost în zadar. Iar dacă ghețurile n-ar fi avariat în așa hal cîrma navei noastre, „Sedov” ar fi părăsit chiar în vara aceea Bazinul Arctic Central împreună cu celelalte nave.

De multă vreme mă neliniștea starea instalației de guvernare. Presiunile gheții din timpul iernii ar fi putut s-o avarieze serios. Deplasările frecvente ale ghețurilor nu ne dădeau însă posibilitatea să spargem gheața în jurul cîrmei. O dată cu începerea dezghețului de primăvară am hotărît să purcedem la examinarea cîrmei.

Între timp, lucrările de pe navă își urmau cursul. Cartiericii însemnau cu punctualitate în jurnalul de bord.

„A se tăia lemne.

A se sorta și feri alimentele ca să nu se strice cu prilejul dezghețului.

A se instala în careul ofițerilor și în încăperile de locuit butoaie cu apă împotriva incendiului.

¹ Instrument pentru măsurarea înălțimii astrilor deasupra orizontului sau a unghiurilor orizontale între două obiecte situate pe uscat, apă etc. Numele îi vine de la faptul că limbul gradat este a șasea parte dintr-un cerc — N. R.

A se proceda la curățirea încăperilor de locuit.

A se examina corpul navei și tancurile.

A se pregăti gheața pentru răcitor și a se transporta lămiile în interiorul lui.

A se deretica în cabinele personalului care a plecat.

A se curăți și cimentă rezervoarele aflate pe gheață pentru a fi umplute cu apă dulce din topirea zăpezii.

A se proceda la o triere a alimentelor.

A se scoate gunoiul de la bord.

A se curăți și unge cu ulei afumăturile".

Pe zi ce trecea se făcea tot mai cald. Este drept că luna mai este infinit mai rece dincolo de paralela 80 decât la Moscova, dar în orice caz acum mercurul nu cobora în termometru sub -15°C și după părerea noastră, aceasta era o temperatură foarte plăcută. Socoteam că foarte curînd vom putea începe repararea și curățirea corpului navei, a punții și a gree-mentului¹. Dar în ajunul acestei campanii de lucru s-a produs un eveniment neprevăzut care m-a scos pe neașteptate din ritmul meu de viață: m-am îmbolnăvit și am zăcut o lună întreagă.

La 20 iunie m-am dat jos, în sfîrșit, din pat. M-am apropiat de oglindă. Mă privea un chip slab, necunoscut, năpădit de păr. M-am așezat și m-am bărbierit, apoi am ieșit pe punte. Am amețit imediat din pricina aerului proaspăt și rece. M-am sprijinit de copastie², m-am așezat pe o ladă și am privit cu mare interes în jur.

Într-o lună, ghețurile deveniseră de nerecunoscut. Zăpada se topise, scoțînd la iveală sloiuri înclinate de gheață veche de mai mulți ani de un galben murdar. Ici, colo, se zăreau ochiuri albastrii de zăpadă topită — băltoace adînci de apă provenită din topirea zăpezii. În unele locuri gheața se topise adînc. Spre aceste fîntîni naturale se scurgeau cu un murmur vesel șuvoaie de apă, care antrenau pe unda lor surcele, bucățele de hîrtie, gunoaie azvîrlite de la bord, amin-

¹ Totalitatea arborilor și manevrelor unei nave. — N. R.

² Partea de deasupra parapetului; în general este de scîndură. — N. R.

tindu-ne de piriiașele de primăvară de pe Marele Pământ. Doar totala lipsă de verdeață ne spulbera iluzia.

Tinjeam amarnic după frunziș verde. Încă în mai, înainte de a mă fi îmbolnăvit, m-a bucurat o descoperire pe care am făcut-o : într-un ungher al careului ofițerilor zăcea un ghiveci vechi pe fundul căruia se mai păstra un pic de țărână, singurul pumn de pământ de pe întreaga navă. Am frământat cu grijă pământul și l-am udat bine. Andrei Gheorghievici a adus din magazia lui câteva boabe uscate de mazăre. Le-am înfășurat într-o cârpă udă și le-am ținut la căldură pînă cînd au dat mlădițe firave. Atunci am mutat boabele de mazăre încolțită în ghiveciul de flori și am urmărit toți cu cel mai mare interes cum din niște semințe uscate și zbîrcite creștea un mic tufiș de mazăre cu mustăți gingașe și cu frunze firave de un verde palid.

În zăpăceala care a domnit la bord în timpul bolii mele, oamenii au uitat de tufiș, nu l-au udat la vreme și s-a uscat. Aceasta a fost prilej de mare amărăciune. Nici pădurile din Singapore, nici grădinile din Manila și nici plantațiile de pe Formosa (Taiwan) nu lăsaseră în memoria mea o impresie atît de profundă ca această gingașă mlădiță verde care a crescut și a pierit dincolo de paralela 80...

Grosimea învelișului de gheață scăzuse simțitor. Marginea superioară a penei cîrmei ieșea bine acum de sub gheața de culoare cafenie-roșiatică. Trebuia să me apucăm să curățăm ghețurile de sub cîrmă, pentru a verifica, în sfîrșit, starea cîrmei și a elicei.

Dădusem dispoziții încă din ajun ca să se pregătească unelte de care aveam nevoie și să se ia de pe „Sadko” cantitatea de exploziv necesară. Se aflau la bordul lui „Sedov” 150 kg de amoniac și 100 capse. Întregul echipaj s-a ocupat cu verificarea și repararea uneltelor pentru spargerea gheții. La orele 17 totul era gata și atunci ne-am îndeletnicit cu alte treburi în afara programului.

Seara, după o lungă întrerupere, am deschis jurnalul meu personal și am scris :

„Oceanul Înghețat de Nord, 20 iunie. Așadar, caravana noastră navigă printre ghețuri de aproape nouă luni. Ne aflăm acum la 81°11',2 latitudine nordică și 140°38' longitudine estică. Vînturile își schimbă des direcția și din această cauză în decurs de o lună am fost derivați spre nord doar cu 16 mile.

În ultimele zile, peisajul s-a schimbat considerabil. În locul șesului alb ca neaua presărat cu ghețuri s-a întins în jur un lanț nesfârșit de lacuri cu apă pe jumătate dulce. Zăpada se dezgheța într-un ritm foarte intens. Ziua, la soare, temperatura ajunge până la $+20^{\circ}\text{C}$. Legătura între nave este din ce în ce mai grea. Zăpada este afinată, schiurile se afundă.

Am stabilit semnale convenționale pentru comunicarea între nave. Iată o notă pe care mi-a trimis-o Hromjov :

«Două coșuri cu care se cară cărbuni, ridicate unul deasupra celuilalt la loc vizibil înseamnă : Este necesar ajutorul echipajelor celorlalte nave.

Acest semnal va fi ridicat când se va simți nevoia unui ajutor pentru degajarea navei în caz de presiune a ghețurilor, pentru transportul de pe navă pe gheață a rezervelor pregătite pentru eventualitatea unui naufragiu, precum și în toate cazurile de avariere, când este nevoie de ajutor.»

Miine începem să curățim de gheață cîrma și elicea. Ce surprize ne pregătește ziua aceasta ?

Echipajele navelor noastre se pregătesc acum activ de alegeri pentru Sovietul Suprem al R.S.F.S.R. Oamenii rămași să ierneze studiază Constituția R.S.F.S.R.

În ziua alegerilor va rula un film, plăcere pe care nu ne-o putem îngădui prea des, deoarece aparatul de proiecție consumă multă energie electrică și, prin urmare, și combustibil.

Comsomoliștii pregătesc pancarte, lozinci și numărul curent al ziarului de perete «Vom învinge».

Deasupra ghețurilor zboară păsări, ciripind vesel. Pe semne că și-au ales ca bază navele noastre. Dar încă nu se văd nici morse, nici focuri, nici urși, pe care toți marinarii noștri îi așteaptă cu mare nerăbdare..."

La 21 iunie, orele 9 dimineața, toți cei unsprezece membri ai echipajului de pe „Sedov” s-au adunat lângă pupă înarmați cu tirăcoape și răngi de spart gheață. Răngile se înfingeau în gheața docilă și sfărîmicioasă. La început se părea că treaba avansează destul de repede. Alături de copca care se formase, creștea mormanul de gheață sfărîmată. Dar când am ajuns la o adîncime de aproximativ un metru au apărut greutăți neprevăzute : groapa formată s-a umplut repede cu apă provenită din topirea zăpezii.

A fost adusă pompa de incendiu și am început să pompăm apa. Pe marginile copcii am ridicat o barieră formată din gheață și zăpadă bătătorită. Dar șuvoaiele impetuoase își croiau mereu drum, ajungând în groapa săpată în gheață. Am fost nevoiți să lucrăm cu răngile stînd în picioare pe marginea copcii. Cu o plasă metalică scoteam bucățile de gheață care se desprindeau de la fund.

După prînz am hotărît să folosim explozivul. Am așezat amonah în găurile făcute în gheață la o distanță de 5—10 m de corpul navei și i-am dat foc. Dar nici de astă dată n-am obținut rezultate satisfăcătoare.

În ziua următoare ne aștepta o surpriză neplăcută : toată copca pe care o curățisem cu atîta trudă în ajun era astupată cu frînturi de gheață care ieșiseră la suprafață.

În ajun, stratul de gheață fusese străpuns, iar acum aveam de-a face cu așa-numitele straturi suprapuse ; în timpul iernii, presiunea ghețurilor îngrămădisise sub pupa, unele peste altele, straturi masive de gheață și acum, bucățile de gheață fărîmiate de explozii ieșeau la suprafața apei.

Am folosit din nou amonahul. În jurul pupei se înălțau acum munți întregi de gheață pescuită din copcă, dar dedesubt apăreau tot mai multe sloiuri albastre, strălucitoare. Uneori pe aceste sloiuri se vedeau urme de rugină lăsate de foile care formau bordajul navei și de nituri.

Pesemne că în cursul iernii natura amenajase dedesubtul navei „Sedov” un adevărat depozit de gheață care se întindea sub apă pînă la o adîncime destul de mare.

Echipajul munci toată ziua fără răgaz. Toți erau uzi și obosiți. Dar nici de astă dată treaba nu avansă aproape de loc.

Aproape de sfîrșitul lucrului ranga unuia dintre oameni lovi în apă un obiect ce scoase pe neașteptate un sunet metalic. Sunetul fu auzit în dreapta la o depărtare de aproximativ un metru de pana cîrmei. Ce putea să fie sub gheață atît de departe de cîrmă ? Andrei Gheorghievici care veni în fugă la mine să-mi raporteze despre descoperirea neașteptată înclina să creadă că era o pală a elicei pe care ghețurile au rupt-o în timpul presiunii și au tîrît-o într-o parte.

Deși presupunerea aceasta părea puțin probabilă, deocamdată nu puteam să dăm o altă explicație.

Pentru a afla adevărul, a doua zi dimineața am reînceput să tăiem gheața cu mai multă energie. Pe la amiază, am reușit

să ne lămurim : sub apă, la o adâncime de aproape un metru, se simțea la pipăit pana cîrmei îndoită spre dreapta. Așadar, ceea ce Andrei Gheorghievici credea că era o pală ruptă a elicei, era pana cîrmei.

După prînz, pentru a grăbi tăierea gheții, am aruncat din nou gheața în aer chiar lângă pupa, cu doze de 100—200 g de amoniac.

Cînd am izbutit să eliberăm întrucîtva copca de ghețuri am mai descoperit un amănunt neplăcut : etamboul¹ cîrmei era crăpat.

Situația se complica. M-am îndreptat agale spre „Sadko” pentru a mă sfătui cu comandantul Hromțov, care era șeful caravanei noastre. După boală mergeam încă greu și drumul spre „Sadko” se dovedi a fi neobișnuit de lung și de anevoios. M-am cățărat cum am putut pe pasarelă pînă la bordul navei amiral și i-am istorisit lui Hromțov despre descoperirile pe care le făcusem. Relatările mele îl-au alarmat în cel mai înalt grad. Tocmai ni se comunicase, prin radio, că nava amiral a flotei arctice sovietice, spărgătorul de gheață „Sibir” ieșise în probă și era firesc să ne așteptăm că noua navă amiral a flotei de spărgătoare de gheață avea să se îndrepte, în primul său drum, în ajutorul caravanei noastre. Ce se va întîmpla atunci cu „Sedov”, dacă se va dovedi că în locul cîrmei nu era decît un morman de fier stîlcit ?

În dimineața zilei de 24 iunie, lângă pupa navei noastre s-a adunat un grup numeros. În afară de noi, cei unsprezece, mai erau de față Hromțov și scafandru Nikolaev de pe „Sadko”. Au mai venit și cîțiva marinari de pe „Malighin”. Urma să ținem un fel de consiliu cu participarea unor specialiști dinafară.

Am înființat o stație de scafandri. A fost adus echipamentul și casca de scafandru. Marinarii și mecanicii le priveau cu teamă. Și eu eram de acord că scufundarea în copcă era o operație destul de riscantă : în orice clipă puteau să se ivească noi sloiuri de gheață care puteau să gîtuie sau să taie furtunul care alimenta pe scafandru cu aer. Trebuia însă să obținem cu orice preț informații cu privire la starea cîrmei.

Pe la orele cincisprezece, copca a fost curățită pe cît era cu putință de ghețurile plutitoare. Vlăjganul Șcelin își puse

¹ Piesă groasă cu care se termină chila spre pupa, făcînd parte din osatura longitudinală a unei nave ; de ea este fixată cîrma. — N. R.

costumul de scafandru. Nikolaev îi îmbracă pe cap casca, o înșurubă la costum și verifică toate racordurile. Călcînd stîngaci și greoi pe gheață cu tălpile sale de plumb, Șcelin se apropie de marginea copcii și începu să se afunde cu băgare de seamă în apa tulbure și rece ca gheața. După o clipă, casca lui dispăru sub apă. Trecură minute lungi de așteptare. În cele din urmă, după un sfert de oră ieși la suprafață și tovarășii îl ajutară să urce pe gheață. După ce i se deșurubă casca, scafandru rosti nemulțumit :

— E beznă, nu se vede nimic. Mă duc din nou, am să pipăi cu miinile...

La ora 15 și 24 min. Șcelin s-a scufundat din nou în apă, unde a rămas 16 min. Cînd a ieșit la suprafață ne-a spus :

— E pana cîrmei. I-am pipăit toată marginea inferioară. Este îndoită spre dreapta de vreo patruzeci și cinci de grade, iar în partea superioară este netedă. S-a făcut ca un fel de ispol¹.

Și el arăta cu mîna cum era îndoită pana cîrmei.

Scafandru Nikolaev de pe „Sadko” se oferi să precizeze aceste informații. Se scufundă și el de două ori sub apă cercetînd toată zona din jurul pupei. În urma acestei cercetări, în seara zilei de 24 iunie au fost notate în jurnalul de bord de pe „Sedov” următoarele :

„S-a constatat că pana cîrmei, cu 230 cm mai jos de locul de fixare este înfiptă în gheață și partea ei inferioară este îndoită spre dreapta, sub un unghi de aproximativ 45°. La această adîncime axul cîrmei și etamboul cîrmei sînt acoperite cu o masă compactă de gheață monolită și nu există nici o posibilitate de a fi examinate. Sub corpul navei, la o adîncime de 10—15 picioare² sînt straturi suprapuse de gheață compactă care pornesc în plan înclinat de la babord. Măsurările au arătat că grosimea totală a ghețurilor îngrămadite este mai mare de 10 m”.

Primele rezultate ale examinării erau destul de triste. Reieșea că ne așteaptă muncă multă și anevoioasă. Trebuia să curățim copca, să învingem rezistența straturilor suprapuse de gheață care o umpleau fără încetare cu bucăți de gheață, să degajăm de ghețuri întreaga zonă din jurul cîrmei

¹ Lopătică (scafă) de formă specială, care se folosește pentru scoaterea apei din bărci. — N. R.

² Unitate de măsură egală cu 0,305 m. — N. R.

și a elicei și să încercăm să redăm navei măcar parțial capacitatea de guvernare.

Lupta pentru repararea cîrmei a durat mai mult de o lună. Echipajul nostru a cheltuit multă forță și energie, dar, cu toate acestea, nu a obținut rezultate esențiale. Abia în vara următoare am reușit să-i redăm navei capacitatea parțială de guvernare.

Pentru a da o idee despre încercările noastre neizbutite, dar destul de anevoioase, pentru repararea cîrmei, reproduc aici extrase din jurnalul meu personal :

„25 iunie. Am hotărît să lărgim copca de lingă pupa pentru a putea curăți cum se cuvine întreaga zonă a cîrmei și a elicei. E anevoios, dar absolut necesar. Atîta timp cît nu am epuizat toate mijloacele pe care le putem folosi pentru repararea cîrmei, nu putem înceta lucrul.

Azi am reluat tăierea gheței. Lucrul înaintează, însă, destul de încet.

26 iunie. 81°25',9 latitudine nordică, 139°00' longitudine estică. Este ziua alegerilor pentru Sovietul Suprem al R.S.F.S.R. Votăm pentru a doua oară printre ghețurile în derivă. Pe nave domnește din nou o atmosferă de sărbătoare. Oamenii s-au gătit și-și etalează hainele noi. Unii și-au pus chiar cravate și gulere albe.

Navele sînt pavoazate cu pavilioane.

Votul a început la orele 6 dimineața precis. Toți alegătorii circumscripției electorale nr. 277 în derivă, cu excepția celor de cart la acea oră, s-au adunat pe bordul navei «Malighin». Gazdele au pregătit cu multă grijă și minuțiozitate cabinele de vot. Pe mese erau așezate toate cele necesare, pînă și scrumiere.

Marinarii care și-au introdus cei dintîi buletinele de vot în urmă au alergat numaidecît pe bordurile navelor «Sadko» și «Sedov» ca să-i înlocuiască pe carnici, dîndu-le astfel puțința să ia parte mai devreme la vot. Ultimii alegători croindu-și drum pe gheața de pe care se topise zăpada, afundîndu-se adesea în apă pînă la genunchi, s-au îndreptat curînd și ei spre «Malighin». După 35 min votarea a luat sfîrșit.

Astăzi nu s-a lucrat la degajarea cîrmei dintre ghețuri, avîndu-se în vedere că era zi de sărbătoare.

27 iunie. Munca la pupa a fost reluată. Gheața este aruncată în aer cu amonal, introducîndu-se încărcături de cîte 200—500 de g la o depărtare de trei metri de navă. Cantitatea

mare de bucăți de gheață plutitoare fac munca anevoioasă. Suflă un vînt rece de nord-vest. Pare că începe să viscolească. Poftim, ce mai vară!

28 iunie. 81°24,3 latitudine nordică, 138°31' longitudine estică. A început viscolul. Dar nu întrerupem munca de la pupa. Am atîrnat de pupa bucăți mari de pînză de vele, amenajînd un fel de cort la adăpostul căruia am putut continua curățirea copcii. Pe la orele 15 a fost atît de curățită de ghețuri încît un scafandru putea să se cufunde în apă fără să riște prea mult. Șcelin și-a pus costumul de scafandru și a cercetat regiunea cîrmei.

La orele 15,30 a ieșit la suprafață și ne-a comunicat că călcîiul cîrmei este degajat de ghețuri și în bună stare.

Mecanicii au desprins trofele¹, au improvisat un dispozitiv pentru transmiterea manuală a comenzii cîrmei și au încercat să pună cîrma la dreapta, unde pana nu era prinsă de ghețuri. Cîrma însă nu a ascultat de comandă.

29 iunie. Continuăm să curățim cîrma de ghețuri. Iar au venit de pe «Sadko» Hromțov și Nikolaev. Nikolaev s-a scufundat și a stat sub apă 25 min pentru a examina cîrma. El a confirmat că partea inferioară a penei este îndoită la dreapta, susținînd însă că nu se observă nici un fel de deteriorări vizibile ale fusului cîrmei, etamboului și ale călcîiului cîrmei.

1 iulie. 81°17,1 latitudine nordică, 137°57' longitudine vestică. Viscolul continuă. Vîntul își schimbă des și brusc direcția. Sub acțiunea vîntului au început să se ivească în gheață canale pînă la 75 m. La est și la vest s-au format ochiuri de apă late de o milă. Dacă va continua tot așa, spărgătoarele de gheață vor putea să-și croiască drum pînă la noi pentru a ne scoate din impas. De aceea, ne străduim să grăbim pregătirea navei pentru navigație.

Continuăm să curățăm cîrma și elicea, efectuînd explozii cu amonal. Din adîncimi continuă să se ivească mari blocuri de gheață.

Astăzi Șcelin a coborît iar sub apă, unde a stat aproape o jumătate de oră, dar nu a descoperit nimic nou.

Am făcut bilanțul unei luni de muncă.

În luna iunie, colaboratorii științifici ai caravanei au efectuat 24 de determinări astronomice, trei stații hidrologice,

¹ Transmisiile prin care mișcările timonei sînt comunicate axului și penei cîrmei. — N.R.

observații magnetice în cinci puncte și în alte cinci puncte observații cu privire la gravitație. Am măsurat de câteva ori adâncimea și am luat două probe de fund.

În iunie am derivat aproximativ 100 mile în linie frântă.

4 iulie. $81^{\circ}19',4$ latitudine nordică, $137^{\circ}25'$ longitudine estică. Zi de zi același lucru: curățăm cîrma și elicea de gheață. Sub pupa s-a și format o copcă de proporții destul de impresionante.

7 iulie. $81^{\circ}05',3$ latitudine nordică, $137^{\circ}07'$ longitudine estică. Astăzi s-a procedat din nou la aruncarea în aer a gheții din jurul pupei. După efectuarea a trei explozii și îndepărtarea bucăților de gheață, Șcelin a coborît sub apă. A examinat timp de 55 min cîrma și elicea fără să iasă la suprafață. În cele din urmă s-a ridicat și a spus că nu poate să ne spună nimic nou. Cîrma este degajată de ghețuri. Am încercat s-o acționăm cu mijloace manuale. Se întoarce doar aproximativ cu 10° .

13 iulie. $81^{\circ}22',5$ latitudine nordică, $137^{\circ}19'$ longitudine estică. Apa din copcă s-a limpezit, astfel că se vede bine aproape toată pana cîrmei. Se zărește precis marginea inferioară îndoită la dreapta. Situația este cea descrisă de scafandri în zilele de 24, 29 iunie și 7 iulie. Se observă de asemenea că fusul cîrmei și etamboul sînt puțin îndoite la dreapta.

14 iulie. $81^{\circ}29',0$ latitudine nordică, $137^{\circ}32'$ longitudine estică. Continuăm să tăiem gheața din jurul elicei. Totodată efectuăm explozii cu amonal pentru a grăbi lucrările. Gheața atinge aici o grosime de doi metri, iar la babord, straturile de gheață au o adâncime mult mai mare.

16 iulie. Continuăm să curățăm cîrma și elicea de ghețuri. La sfîrșitul zilei, scafandrul Șcelin a stat iar 50 de min sub apă. După cum confirmă el, călcîiul cîrmei se află la locul lui. Bulonul balamalei a treia de sus care fixează pana cîrmei de etambou lipsește, iar orificiul balamalei fusului cîrmei se află deplasat cu aproximativ 2 țoli¹ la dreapta de orificiul balamalei de pe etambou.

Șcelin a examinat și elicea. Se văd deocamdată doar trei pale. A patra este încă imobilizată în gheață.

¹ Unitate de măsură, egală cu 24,5 cm. — N. R.

18 iulie. $81^{\circ}48',0$ latitudine nordică, $136^{\circ}20'$ longitudine estică. Foarte multă bătaie de cap ne dă strînsul gunoaielor care s-au topit lîngă bordurile navei.

Ieri, marinarii au propus un mijloc foarte bun : să tăiem o copcă în gheață și să ne descotorosim în ea de tot gunoiul. Într-o gaură făcută la o depărtare de 20 m de navă s-au introdus 3 kg de amoniac, s-a dat foc fitilului Bickford și a țîșnit în aer pînă la gabie o coloană de apă și de bucăți de gheață. Acum, în gaura ce s-a format putem să aruncăm tot gunoiul din preajma navei.

Am hotărît să folosim o nouă metodă și pentru curățirea copcii noastre de ghețuri. S-au săpat în gheață două canale ducînd spre niște locuri mari cu zăpadă topită care înconjurau nava într-un lanț neîntrerupt. Li s-au dat nume răsunătoare : «canalul Șcelin» și «canalul Sobolevski».

Munca s-a simplificat considerabil.

În loc să pescuim sloiurile din copcă și să le depozităm lîngă pupa unde a crescut și așa un morman uriaș denumit „colina lui Butorin”, acum bucățile de gheață spartă sînt împinse cu cîngile prin canale spre locurile cu zăpadă topită. Acolo ele se tocesc repede.

20 iulie. $81^{\circ}51',6$ latitudine nordică, $136^{\circ}05'$ longitudine estică. Astăzi s-a efectuat o inspecție generală a cîrmei și a elicei.

Pentru o examinare amănunțită a cîrmei, scafandru Niko-laev s-a mai scufundat de două ori, iar Șcelin încă o dată. Diagnosticul definitiv trebuia să-l pună însă un tehnician specialist. Andrei Gheorghievici Efremov s-a apropiat de mine.

— Am să mă scufund eu, a spus el simplu. Sînt inginer și am să mă dumiresc eu acolo.

— Dar suferi de inimă, am obiectat eu, și apoi n-ai îmbrăcat niciodată costumul de scafandru.

— Perfect. Pînă astăzi nu mi l-am pus, și am să-l îmbrac acum.

Se îmbracă repede cu costumul de scafandru și cu o mișcare îndemînată își dădu drumul în apă. Sobolevski urmări cu îngrijorare acul cronometrului : în calitatea lui de medic nu aproba gestul lui Andrei Gheorghievici. Dar lucrurile decurseră cît se poate de bine.

Seara am întocmit un proces-verbal cu privire la examinarea cîrmei și a elicei, în care se arăta :

„Pentru a se cerceta starea cîrmei și a elicei spărgătorului de gheață «G. Sedov», astăzi s-a scufundat scafandru Șcelin B. După ce a efectuat examenul, acesta a comunicat că pana cîrmei este îndoită la dreapta, așa cum s-a constatat la 24 iunie a.c. Tot la dreapta este îndoit și fusul cîrmei. Datorită faptului că apa nu este suficient de limpede, nu este cu putință ca îndoirea etamboului cîrmei să fie remediată. Călcîiul cîrmei se află la locul lui. Al treilea bulon din dreapta, sus, lipsește, iar orificiile balamalelor de pe etambou și ale fusului cîrmei sînt deplasate cu aproximativ 2 țoli, astfel încît balama fusului cîrmei este deviată la dreapta celei de pe etambou. Nu s-au constatat spărturi în etambou. La examinarea elicei au fost găsite trei pale, iar a patra nu se vedea, deoarece în acest loc se află gheață...”

Tabloul general este astfel prea puțin îmbucurător. Nu prea credem să putem efectua vreo reparație esențială înainte de întoarcerea noastră în port. Dar totuși trebuie să încercăm !

21 iulie. 81°52',9 latitudine nordică, 135°46' longitudine estică. După ce ne-am sfătuit cu mecanicii, am hotărît să punem în aplicare planul următor : să scoatem bulonul al patrulea care face legătura între cîrmă și etambou. Întrucît bulonul al treilea lipsește, cîrma va rămîne atîrnată numai pe cele două balamale de sus și atunci va devia puțin spre stînga, compensîndu-se întrucîtva îndoirea penei spre dreapta.

Lucrarea trebuie efectuată sub apă. De aceea, astăzi am pus la punct stația de scafandri, am revizuit-o și am curățit-o.

22 iulie. 81°52',5 latitudine nordică, 136°00' longitudine estică. S-a început lucrul. Numai că nu era chiar atît de simplu să scoatem bulonul. Astăzi, scafandru Nikolaev a stat mai mult de două ore sub apă, dar pînă acum n-a reușit nici măcar să scoată splîntul care împiedică deșurubarea piuliței.

Scafandrii au sudat casca de scafandru pînă noaptea tîrziu, deoarece lăsa să scape aerul prin cîteva locuri.

23 iulie. 81°50',8 latitudine nordică, 136°11' longitudine estică. Azi dimineată, în sfîrșit, scafandrii i-au venit de hac cuiului îndărătnic. Nikolaev ținea sub apă daltă lungă de scafandru, iar Șcelin dădea în ea cu ciocanul de sus. Pînă la prînz au deșurubat puțin piulița. Către seară au reușit s-o scoată și s-o ridice la suprafață.

25 iulie. 81°51',5 latitudine nordică, 135°40' longitudine estică. Au încercat cu multă migală să scoată bulonul. De dimineată au bătut în el cu ciocanul peste o daltă pe care o ținea Șcelin sub apă. Bulonul n-a cedat nici cu un centimetru,

deoarece este îndoit și strins foarte tare între balamalele strimbate ale cîrmei.

Au înșurubat la loc piulița pe bulon cu două tururi de filet și au încercat un procedeu nou: marinarii acționau manual cîrma la dreapta și la stînga, iar scafandrii loveau simultan în bulon. Nici de astă dată nu s-a mișcat nici cu un centimetru.

După prînz, au început să acționeze cîrma cu ajutorul unui palanc¹ de 3 t. Cîrma nu se întorcea la stînga cu mai mult de 1—2°. Bulonul nu a cedat însă nici de data asta. Blestemele cu care onoram această bucată îndărătnică de metal nu se pretează nici unei descrieri literare.

26 iulie. 81°51',6 latitudine nordică, 135°29' longitudine estică. Am încercat ultimul mijloc: am cufundat în apă un vinci puternic de cinci tone și am încercat să smulgем cu el bulonul din balama. Scafandrii au lucrat sub apă timp de cîteva ore. Cu toate că a fost utilizată întreaga capacitate a vinciului, bulonul nu a cedat.

Nu mai dispunem de nici un alt mijloc. După o lună și jumătate de muncă îndîrjită sîntem nevoiți să abandonăm cîrma în starea în care a adus-o presiunea ghețurilor. Sîntem cuprinși de amărăciune și de supărare, dar n-avem ce să-i facem. Ceea ce au făcut ghețurile în cîteva minute n-am reușit să reparăm în tot cursul verii..."

Seara am avut prilejul să scriu în jurnalul de bord:

"Avînd în vedere că am folosit toate mijloacele pentru îndepărtarea bulonului și că în situația de față nu reușim să efectuăm această muncă, am întrerupt lucrările".

Insuccesul nu a avut influență asupra moralului colectivului care nu și-a pierdut voioșia și încrederea. În compartimentul mașinilor se continuau intens pregătirile în vederea reluării navigației.

Pe zi ce trecea, situația pe gheață devenea tot mai favorabilă. Se zăreau ochiuri de apă în toate direcțiile. Fișii negre ca tăciunile de apă degajată de ghețuri alternau cu spații cenușii și galbene de gheață spongioasă, poroasă. În jurul lui „Sadko” gheața se topise atît de mult încît s-a spart, iar nava

¹ Dispozitiv de multiplicare a forței; este format din două macarale, cu unul sau mai multe raiuri, prin care trece un curent. — N. R.

noastră amiral devenise pe neașteptate iarăși un vapor care plutea. Pe la sfîrșitul lunii iulie grosimea gheții scăzuse în medie cu 70 cm față de dimensiunile pe care le avusese la începutul verii.

Nu este mult de cînd ne înconjurau lanțuri amenințătoare de ghețuri și cînd soarele, răsărind pentru prima oară în februarie, a luminat un peisaj fantastic de stînci albastre-verzui. Ne-am amintit adesea cum se adunaseră pe o movilă de gheață imensă, înainte de a pleca pe continent, oameni de pe cele trei nave care iernaseră aici. Erau peste 200 de oameni și din depărtare arătau ca niște muște așezate pe un ciot al unei căpățini de zahăr. Și iată că în aproape două luni movila aceasta dispăruse, lăsînd în urmă o grămadă jalnică de gheață spongioasă.

În timpul verii, legătura între nave se făcea extrem de anevoios. Comandanții interziseseră oamenilor să umble cîte unul pe gheață. Dacă te pregăteai de drum, erai dator să iei cu tine o cange, deoarece trebuia să sari adesea peste canale a căror lățime atinge uneori 2 m.

Canalurile și ochiurile de apă care s-au format la sfîrșitul lui iulie au înviorat în mare măsură fauna noastră sărăcăcioasă: au început să apară în număr mare foci siberiene, rațe, pescăruși și chiar narvalul, animal marin din familia cetaceelor, care este un oaspete frecvent al ochiurilor de apă.

După lucru, echipajele de pe „Sedov”, „Sadko” și „Malighin” străbăteau cu arma în mînă gheața de-a lungul ochiurilor de apă ca să-și încerce norocul. Sezonul de vînătoare îl inaugură Hromțov, comandantul navei „Sadko”, care împușcă două rațe. Veni apoi rîndul unor prăzi mai mari: cei de pe „Malighin” au vînat o focă siberiană cîntărind aproape cinci puduri¹.

A fost un mare eveniment care a stîrnit discuții la bordul celor trei nave. Oamenii se săturaseră de mult de conserve, astfel încît chiar și carnea neagră a focii siberiene putea să pară delicioasă.

Vînătorii de pe „Malighin” i-au invitat pe toți cei care doreau să se înfrupte din aceste delicatese. Doritorii nu se lăsară mult rugați. Biftecurele de focă, preparate cu nucșoară, erau destul de acceptabile: dacă treci cu vederea mirosul de pește crud, îți poți închipui că măninci carne de urs.

¹ Unitate de greutate egală cu 16,381 kg — N. R.

După prinzul acesta, fiecare avu chef să vineze câte o focă siberiană. Acum, în orele libere, vânătorii se furișau de-a lungul ochiurilor de apă pîndind prada. Cea mai mare virtuozitate în această îndeletnicire grea o dobîndise primul ofițer de pe „Malighin”. El se tira pe gheață, șerpuindu-și trupul la fel ca focile siberiene, socotind că acestea au să-l ia drept unul de-al lor.

O muncă foarte anevoioasă era și scoaterea din apă a focilor vîinate. Cele mai multe dintre animalele ucise se duceau la fund și vânătorilor nu le rămînea altceva de făcut decît să plîngă după vînatul care le scăpase de sub nas. De aceea, cei care se pregăteau să se ducă la vînat, au început să ia cu ei bărci ușoare și bărcuțe pneumatice de cauciuc.

Curînd, plimbarea cu aceste bărcuțe a devenit o formă de distracție specială. Se depărtau pînă la un kilometru de navă, unde se deschidea un ochi foarte mare de apă care ajungea uneori pînă la o lățime de 700 m și porneau într-o călătorie îndepărtată de-a lungul bordurii lui.

Cu trasul la rame s-a ocupat îndeosebi Rozov, care se mulțumea cu cea mai apropiată baltă de zăpadă de dimensiuni foarte modeste.

Tirul era la loc de cinste. În iulie au avut loc la bordul lui „Sedov” competiții de tir prevăzute cu premii. La tragerea la țintă au ieșit învingători Butorin și Poleanski. În încheierea programului ei au doborât cu două focuri două sticle la o depărtare de 130 m. Într-un cadru solemn li s-au înmînat campionilor premii — fiecareia câte un pachet de țigări „Belomorkanal”. În condițiile noastre, premiul acesta a fost foarte mult apreciat.

Printre cărțile citite de marinari, un loc de cinste îl dețineau lucrările tratînd despre Arctica și Antarctica.

Cursurile de învățămînt politic continuau, ca și pînă acum, cu mare însuflețire. În iulie a avut loc o conferință teoretică a comsomoliștilor de pe cele trei nave pe tema *Socialism și comunism*. La lucrările acestei conferințe au participat aproape toți membrii echipajelor.

La ora ceaiului se citeau zilnic cu glas tare „Ultimele știri”, pe care Poleanski le recepționa cu regularitate.

Echipajul nostru urmărea de obicei cu mare atenție toate evenimentele politice pe care ni le anunța radioul. Navele noastre erau doar o părțică din teritoriul sovietic și noi eram oameni sovietici. De aceea, fiecare știre referitoare la vreun

eveniment de importanță statală trezea pe dată un ecou puternic în rindurile noastre. Îl discutam îndelung, la fel cum am fi procedat dacă am fi fost într-un port de-al nostru.

Îmi amintesc că într-o zi Poleanski a recepționat o radiogramă alarmantă de la frontiera din Orientul Îndepărtat. Știrea vestea provocarea săvârșită de clica militaristă japoneză în raionul Posiet, lângă lacul Hasan. Posiet mi-era cunoscut: avusesem deseori prilejul să trec pe acolo pe când făceam serviciul în Oceanul Pacific. Despre Hasan nu auzisem însă. Dar curînd, laolaltă cu ceilalți cetățeni ai Uniunii Sovietice, am cunoscut bine numele acesta care de atunci era rostit în Oceanul Înghețat cu aceeași mîndrie ca și la Moscova sau la Vladivostok. Ne-am bucurat laolaltă cu întregul popor de biruința puternicei noastre armate care dăduse o exemplară lecție de geografie clicii japoneze care întrecuse măsura.

O mare însuflețire aducea în traiul nostru sărbătorirea zilelor de naștere ale tovarășilor rămași la iernat. Aceste aniversări se desfășurau cu mare solemnitate. Fiecare sărbătorit avea dreptul să invite după pofta inimii oaspeți de pe cele trei nave. De asemenea, i se acorda dreptul de a-i cinsti pe oaspeții săi cu o tratație frumoasă, iar comandantul navei îi oferea daruri. Oaspeții invitați de pe celelalte nave veneau și ei cu daruri.

Pentru ca nu cumva vreunul să umble cu șiretlicuri și să-și sărbătorească ziua de naștere înainte de vreme sau de două ori pe an, aceste date erau verificate cu listele electorale rămase de la alegeri. În iulie, pe navele în derivă și-au sărbătorit ziua cinci membri ai echipajelor.

Deplasările ghețurilor încetaseră de mult. Era o vreme calmă, cețoasă; în luna iulie au fost în total patru zile senine.

Pregătirea în vederea navigației era terminată. La 29 iulie am sfîrșit curățirea de gheață a palelor elicei și am rotit manual mașina cu o turație la mersul înainte. În timpul acesta, mecanicii urmăreau cu atenție funcțiunea fiecărei supape și a fiecărui rulment. N-au avut însă de ce să se lege: mașina era într-o stare perfectă.

Andrei Gheorghievici și cu mine ne-am apucat să verificăm compasul giroscopic și alte aparate de navigație. La sfîrșitul lunii august, compasul giroscopic a fost pus la punct, iar la bord a început să funcționeze dinamul, rotorul lui a dezvoltat numărul total de turații, aparatul funcționînd perfect.

După ce mecanicii au terminat montarea mașinii și a tuturor mecanismelor (ținute pînă atunci la păstrare), mai rămînea să ne îngrijim de prezentarea exterioară a navei.

Se cuvine să arătăm că după lungul și anevoiosul iernat nava nu prea avea o înfățișare convenabilă. Suprastructurile erau afumate, iar corpul se scorojisise și ruginisise. Pe zi ce trecea, creștea certitudinea noastră că spărgătoarele de gheață ne vor veni în ajutor : starea ghețurilor se îmbunătățea.

Trebuia să ne pregătim să le întîmpinăm. Așa că pe la mijlocul lui august întregul echipaj s-a apucat de lucru : toți, începînd de la comandant și terminînd cu bucătarul s-au apucat să curețe, să spele și să pitureze nava.

Între timp, toate mecanismele erau gata de funcționare. Chiar și bigile de încărcare au fost examinate și verificate, iar macaralele și balansinele ¹ bigilor au fost unse.

Curățenia cea mare a navei a început cu puntea inferioară de la pupa pe care am spălat-o și am răzuit-o patru zile la rînd.

După aceea ne-am apucat să spălăm puntea principală. Instalînd o pompă de incendiu, am coborît furtunul aspirator în zăpada topită și am turnat apă pe punte pînă cînd arăta în cele din urmă într-adevăr ca o punte. De asemenea s-a turnat apă cu pompa de incendiu și pe bordaj.

La 20 august, cei unsprezece membri ai echipajului de pe „Sedov” s-au înarmat cu pensule și cu găleți în care se afla miniu de plumb. Au fost improvizate în borduri niște scaune de lemn suspendate, scări de pisică și ca niște zugravi sadea am aplicat grundul de miniu pe ambele borduri pînă la bolta pupei, după ce în prealabil le-am curățat de rugină.

A doua zi am ridicat de pe suprastructuri panourile puse pentru păstrarea căldurii, le-am spălat, le-am curățat de rugină și am piturat cu miniu pupa. Am făcut iar să cadă pe punte jeturi de apă din pompa de incendiu și am bricuit ² puntea. La orele 24, mecanicii au aprins focul la caldarină ³ (căldarea auxiliară). Pentru prima oară, după o perioadă de zece luni, „Sedov” scotea abur : voiam să punem în funcțiune

¹ Manevră care face legătura între brațul bigii și catarg și servește pentru manevrarea ei — *N. R.*

² A freca puntea cu nisip — *N. R.*

³ Căldare mică pentru procurarea aburului necesar pentru calorifer ; manevra vinciului, acționarea dinamului, cînd nu lucrează căldările principale — *N. R.*

servomotorul cîrmei pentru a ne lămuri definitiv în ce măsură putem conta pe cîrma deteriorată de ghețuri.

A doua zi am piturat cu miniu balustrada. Ca o încununare a tuturor pregătirilor s-a făcut foc la baie și ne-am spălat toți pe rînd.

Nava căpătase, în sfîrșit, o înfățișare decentă. Toate mecanismele erau gata de funcționare, chiar și telegraful automat țacănea astfel de parcă am fi pornit la drum.

Nu ne neliniștea decît starea cîrmei, care umbrea atmosfera generală de sărbătoare : deși forțam servomotorul cîrmei să funcționeze la maximum, am reușit să punem cîrma la tribord doar cu 8° , iar la babord cu 10° . Mecanicii și marinarii s-au căznit acționînd cu servomotorul timp de o oră și jumătate fără întrerupere cîrma, dar cu toate acestea unghiul de bandare nu a crescut.

Nu ne rămînea decît să ne punem nădejdea într-un remorcher. Dacă ne-ar fi remorcat „Sadko” sau „Malighin”, am fi putut, de bine de rău, să navigăm în urma spărgătorului de gheață pînă la ape libere.

„SEDOV” RĂMINE SINGUR

LA 28 AUGUST 1938 s-a răspîndit în toată lumea știrea îmbucurătoare :

„Astăzi la ora două noaptea, spărgătorul de gheață de linie «Ermak» al flotei arctice sovietice, forțînd ghețuri grele, vechi de mulți ani, s-a apropiat de navele în derivă «Sadko», «Malighin» și «Sedov», stabilind astfel un nou record mondial de navigație liberă la latitudini mari. Coordonatele lui sînt 83°04',8 latitudine nordică, 138°02' longitudine estică”.

Niciodată încă în istoria navigației nu cutezase o navă să răzbată la latitudini atît de mari. Doar puternicul spărgător de gheață „Ermak”, depunînd eforturi susținute, a învins piedicile, dovedind încă o dată posibilitățile și rezervele imense ale flotei de spărgătoare de gheață sovietice.

Spărgătorul de gheață este o realizare a poporului rus. Este știut că încă în secolul al XVI-lea, rușii au încercat să folosească în Marea Albă diferite dispozitive pentru sfărîmarea ghețurilor. Petru I a folosit în timpul războaielor cu Suedia niște dispozitive tehnice pentru spargerea ghețurilor din golful Finic.

În 1836, Consiliul de Stat al Rusiei a înființat o societate pentru construcția de nave prevăzute cu un mecanism pentru



spargerea ghețurilor în vederea folosirii lor în porturile Kronstadt și St. Petersburg.

Este cazul însă să considerăm anul 1864 ca adevărata dată a construirii unui spărgător de gheață. În acest an, negustorului Birtnev, care întreținea cu navele sale legătura între Kronstadt și Oranienbaum și era extrem de interesat ca durata navigației să se prelungească, îi veni în minte o idee foarte simplă : prova vapoarelor trebuia croită în așa fel, încât vaporul să nu se izbească cu ea de banchize încercînd astfel să le spintece dintr-o lovitură, ci să se cațăre pe ele și să le strivească, să le sfărîme sub greutatea sa.

Ideea lui Birtnev este folosită pînă în zilele noastre de spărgătoarele de gheață și de navele spărgătoare de gheață din lumea întreagă. Prova foarte oblică sub un unghi de 22—25°, este unul dintre principalele indicii că nava respectivă este un spărgător de gheață.

Un alt indiciu important, după care se recunosc spărgătoarele de gheață, îl constituie tancurile pentru balast, care-și au de asemenea obârșia în Rusia. Un tanc de balast greu a fost instalat pentru prima oară la bordul unui spărgător de gheață de port din Nikolaev. Cînd tancul de balast se umple cu apă, prova spărgătorului de gheață se îngreuiază și gheața este spartă mai ușor ; cînd se îndepărtează apa din tancul de balast, prova devine mai ușoară înlesnind coborîrea spărgătorului de pe gheața pe care n-a reușit s-o strivească.

Un alt indiciu al spărgătorului de gheață îl constituie bordajul rotunjit, spre deosebire de bordajul drept ca niște pereți al vapoarelor obișnuite. Rotunjirea aceasta a bordajului le asigură, în primul rînd, o mai mare duritate, iar în al doilea rînd contribuie la alunecarea spărgătorului de gheață în sus printre ghețuri cînd acestea exercită presiuni asupra lui.

În afara acestor indicii principale, oricărui spărgător de gheață îi sînt caracteristice : o mare duritate a corpului, apărători speciale pentru cîrmă și elice, pompe puternice pentru evacuarea apei și instalații de remorcare sigure.

Stepan Osipovici Makarov a fost primul care a pus problema necesității ducerii unei lupte active împotriva ghețurilor arctice. Să ne amintim de perioada în care a luat ființă spărgătorul de gheață „Ermak”. Tocmai atunci Nansen își propusese să treacă în derivă pe lîngă pol la bordul lui „Fram”. Aceasta reprezenta o utilizare pasivă a fenomenelor

naturii și anume deriva ghețurilor din Arctica. Și iată că Makarov în opoziție cu Nansen spune : „Înainte, drept spre Polul Nord !” Această lozincă nu trebuie înțeleasă literalmente, ci interpretată astfel : omul trebuie să se străduiască să folosească tehnica în așa fel încît să ajungă la pol și să exploreze spațiile polare atunci cînd va voi și nu atunci cînd ghețurile în derivă din Arctica îl vor duce în regiunea dorită.

„Ermak” nu a fost destul de puternic pentru a putea răzbate pînă la Polul Nord. Dar cîte fapte vitejești a săvîrșit în decurs de 40 de ani în Marea Baltică și îndeosebi pe Calea Maritimă de Nord ! Doresc să relatez aici doar ceea ce a făcut „Ermak” în 1938 sub comanda lui Mihail Jakovlevici Sorokin, vestit navigator printre ghețuri.

Această călătorie memorabilă își are istoria ei.

Am mai relatat în paginile acestei cărți cum în toamna anului 1937 a fost imobilizată în ghețurile Arcticii aproape întreaga flotă de spărgătoare de gheață.

Spărgătoarele de gheață „Sadko”, „Malighin” și „Sedov” pluteau în derivă apropiindu-se de regiunea polului. Caravana spărgătorului de gheață „Lenin”, pe care spărgătorul de gheață „Krasin” o dusesse să ierneze în golful Hatanga, a fost purtată și ea de ghețuri pînă în mijlocul Mării Laptev, unde descria niște oculuri complicate, fiind amenințată ceas cu ceas de presiunea ghețurilor. Caravana micului spărgător de gheață „Litke” iernă în strîmtoarea Vilkițki. Un grup întreg de nave, transportînd lemne, fusese imobilizat de gheață lîngă insula Dickson. Vapoarele „Rusanov”, „Roșal” și „Proletarii” staționau printre ghețuri în apropiere de golful Tihaia. Puternicul spărgător de gheață „Krasin”, avariat de ghețuri, ierna lîngă Nordvik.

În planul de activitate al spărgătoarelor de gheață pe 1938, dacă nu punem la socoteală spărgătoarele de gheață „Taimir” și „Murman”, putea să fie inclus doar „Ermak”. Ar fi putut să pară prea puțin. Dar marinarii sovietici au știut să folosească în așa fel posibilitățile acestei nave admirabile încît navigația pe 1938 nu numai că nu a eșuat, după cum era de așteptat, ci, dimpotrivă, s-a desfășurat cu succes.

Muncitorii din Leningrad au reparat într-un termen excepțional de scurt toate avariile pe care Arctica le provocase spărgătorului de gheață și la începutul anului 1938, cînd în golful Finic gheața mai acoperea încă suprafața apei, „Ermak” străpunse blocada aceasta de gheață și se îndreptă spre

Marea Groenlandei în întâmpinarea banchizei pe care se afla Papanin. El întâlnește între ghețuri spărgătoarele de gheață „Taimir” și „Murman” și-i aduse pe exploratorii polari în orașul lui Lenin.

A fost prima etapă a drumului triumfal parcurs de „Ermak”. Apoi, la începutul primăverii, cu mult înainte de începerea navigației în Arctica, am primit cu totul pe neașteptate următoarea radiogramă din partea comandanților de pe „Rusanov”, „Proletarii” și „Roșal” :

„Ieri am pornit în urma lui «Ermak». Navigăm prin ochiuri de apă. Iernarea s-a terminat. Vă urăm vouă și caravanei voastre să vă eliberați curînd și cu bine”.

Lucrurile s-au petrecut astfel : într-un marș cutezător pentru perioada aceea de primăvară timpurie, „Ermak” a străpuns ghețurile compacte și, apropiindu-se de Pămîntul lui Franz-Josef, a eliberat și a luat cu el navele care iernaseră acolo.

Apoi începură să ne parvină cu nemiluita știri, una mai îmbucurătoare decît alta. La începutul lui iulie, „Ermak” s-a apropiat de Dickson, a aprovizionat cu cărbuni șase nave transportoare de lemne care iernaseră acolo și le-a ajutat să iasă la ape libere. De acolo și-a croit drum pînă la caravana spărgătorului de gheață „Litke” care iernase în strîmtoarea Vilkițki, în apropierea insulei Bolșevik, și la 6 august a eliberat-o din captivitate. Navele au ieșit prin canalul tăiat de „Ermak” spre insula Russkii din Marea Kara. „Litke” și-a reluat imediat activitatea.

Între timp, marinarii de pe spărgătorul de gheață „Krasin”, aparținînd Comsomolului, au săvîrșit o faptă îndrăznească. În aspra noapte polară, sub conducerea viteazului lor comandant Belousov, au organizat o acțiune de extracție a cărbunilor pe țarm. Transformîndu-se în mineri, marinarii și-au aprovizionat în tot cursul iernii nava cu combustibil și „Krasin”, fără să mai aștepte sosirea lui „Ermak” și-a ridicat presiunea la căldări și a început să scoată dintre ghețurile în derivă caravana spărgătorului de gheață „Lenin”.

După ce și-a croit drum spre Marea Laptev prin strîmtoarea Vilkițki cu o nouă caravană de nave comerciale, „Ermak” s-a alăturat și el acestei operații și în curînd caravana spărgătorului de gheață „Lenin”, pe care ghețurile o avariaseră serios, a fost adusă la locul de destinație.

Urmăream cu mare interes toate aceste operații care se desfășurau într-un ritm nemaipomenit de rapid. Se desfăcea un nod după altul. „Ermak“, asemenea unui voinic uriaș, sfărâma și strivea cu furie ghețurile. Și ori încotro s-ar fi îndreptat, îl întâmpina biruința. În numai două luni străbătuse aproape întreaga Arctică de la vest la est, slobozind zeci de nave din captivitatea ghețurilor arctice.

Cînd au apărut ochiuri mari de apă liberă în zona caravanei noastre în derivă, ni s-a întărit convingerea că și navele noastre vor putea fi scoase dintre ghețuri.

Întrucît știam cît de aglomerati erau cu lucrul marinarii de pe „Ermak“, n-am vrut să-i stînjenim. Firește că cel mai bine ar fi fost dacă ar fi venit spre noi noul spărgător de gheață „Sibir“.

Și, ca un făcut, ghețurile ne făceau în necaz : pe zi ce trecea dezghețul se întetea. La începutul lunii august am fost nevoiți să desfacem legătura între „Sedov“ și „Sadko“, întrucît între aceste două nave se formase un ochi mare de apă. Acum navele comunicau prin semnale. „Sadko“ se deplasă spre vest în ochiul de apă care se formase.

Ar fi fost cît se poate de dureros să lăsăm să ne scape timpul acesta prielnic : scurta vară arctică se apropia de sfîrșit și ne puteam aștepta din zi în zi la o scădere a temperaturii și la formarea de gheață tinăra.

Am trimis o telegramă conducerii Direcției Generale a Căii Maritime de Nord.

Locțiitorul directorului acestei direcții, eroul Uniunii Sovietice Șeveliov, ne-a trimis radiograme, lui Hromțov și mie, cu următorul conținut :

„De îndată ce vom termina operația de eliberare a spărgătoarelor de gheață «Litke» și «Lenin», vom trimite o recunoaștere aviatică în regiunea voastră și ne vom îndrepta spre voi. Vom folosi toate mijloacele pentru a vă elibera. Dar vouă, comandanți cu experiență în navigația printre ghețuri, trebuie să vă fie limpede că nu putem garanta că «Ermak» va ajunge pînă la locul unde vă aflați. Pentru a evita ca echipajul vostru să sufere o dezamăgire în cazul în care «Ermak» nu va putea răzbate pînă la voi, informați-l în spiritul celor cuprinse în această radiogramă“.

Firește, nu puteam pretinde ca „Ermak“ să lase lucrările de primă urgență, constînd din degajarea din derivă a navelor

comerciale slabe și să se îndrepte spre noi într-un marș riscant la latitudini mari.

Am tăcut deci și n-am mai amintit despre noi, deși trebuie să mărturisesc că nu o dată comandantii își simțeau inima grea. Ne era greu să ne împăcăm cu ideea unui al doilea iernat care se arăta foarte probabil.

Și, deodată, cu totul pe neașteptate, la 20 august, pe cînd ne aflam la $82^{\circ}36',2$ latitudine nordică și $136^{\circ}47'$ longitudine estică, a sosit o telegramă fulger prin radio care ne-a pricinuit o bucurie nespusă.

„Recunoașterea aviatorului Kupcin a descoperit apă degajată de ghețuri pînă la paralela $78^{\circ}30'$. Ne îndreptăm spre nord. Șeveliov”.

Timp de șapte zile „Ermak” și-a croit drum spre noi. Pentru a nu ne face iluzii zadarnice, comandantul spărgătorului de gheață „Ermak” ne-a comunicat că procedează doar la o recunoaștere în adîncime a ghețurilor. Și numai atunci cînd coordonatele gloriosului spărgător de gheață au coincis aproape cu ale noastre am priceput ce se înțelege prin această recunoaștere.

În noaptea spre 28 august, mecanicii au ridicat presiunea la căldări. A început să zumzăie dinamul de pe navă. Echipajul de punte a terminat de împletit din parîme de cînepă un balon de acostare lung de 3 m și cu diametrul de 60 cm. Voiam să așezăm balonul acesta pe etravă, pentru eventualitatea că s-ar ivi necesitatea să fim remorcați pentru scurt timp de „Sadko”.

Tîrziu după miezul nopții ne-am răspîndit pe la cușetele noastre ca să moțaim puțin. Nici n-am apucat să ațipesc cînd am simțit că mă scutură cineva de umăr. Am deschis ochii. Lîngă pat stătea Poleanski. În ochi îi strălucea o bucurie de nedescris.

— Comandante, spuse el, la sud sud-vest se vede spărgătorul de gheață „Ermak”.

Mi-a pierit somnul ca luat cu mîna. Am sărit din pat și am comandat înfrigorat :

— Trezește echipajul !

— Am înțeles, trezesc echipajul ! răspunse Poleanski și dispăru pe ușă.

De partea cealaltă a peretelui despărțitor Andrei Gheorghievici se îmbrăca deja. Am alergat pe punte cu binoclurile în mîini. Ochii ageri ai lui Poleanski nu se înșelaseră. De-

parte, foarte departe, chiar la linia orizontului, se vedea o șuviță subțirică de fum și se zărea ca un ac catargul spărgătorului de gheață.

După câteva clipe cei unsprezece membri ai echipajului de pe „Sedov” ieșiră pe punte. Se zărea animație și pe celelalte nave. Peste tot oamenii se urcau în gabii și se cocoțau pe suprastructuri pentru a-l vedea mai bine pe puternicul oaspete. Se vedea cum puternicele mașini ale lui „Ermak” biruiau cu foarte mare greutate împotrivirea ghețurilor. Prin binoclu se putea vedea cum nava se oprea mereu, apoi se dădea încet înapoi și izbea din nou cu viteză în banchiză.

Nimeni nu voia să se culce. Pe punte și în compartimentul mașinilor, oamenii terminau ultimele pregătiri de plecare. „Ermak”, speranța și mândria noastră, era lângă noi, aici, dincolo de paralela 83.

Mi se înfățișează înaintea ochilor tabloul întâlnirii noastre cu „Ermak”.

Imens, negru, semănând cu un uriaș fier de călcat, se îndrepta spre noi sub cerul posomorît de august spărgînd cîmpurile groase de gheață, manevrînd printre crestele de gheață în curs de dezgheț, lărgind canalurile. Deja se puteau desluși foarte bine suprastructurile de pe puntea principală, bigile, greementul. Puntea era neagră de oameni care ieșiseră să ne întîmpine. De mult, de mult de tot nu mai văzuserăm atît de mulți oameni laolaltă! Iată că pe catargele navelor flutură pavilioanele de salut. Deasupra lui „Ermak” se înalță un nou raș de abur — un șuier grav, prelung, sperie tăcerea. Încă un șuier. Și încă unul. Răsună un „ura” îndepărtat, abia deslușit, care se stinge deasupra ghețurilor. Apoi de pe „Ermak” ajung pînă la noi sunetele unei fanfare. Melodia maiestoasă și viguroasă a *Internaționalei* se înalță în Arctica.

Orele 7 dimineața. „Ermak”, înaintînd printre ghețuri, se apropie încet de „Sadko” care se află cel mai aproape în drumul lui. Îi invidiem fără voia noastră pe cei de pe „Sadko”, fiindcă îi întîmpină cei dinții pe oaspeții dragi. De acolo se aud strigăte de salut. Din nou izbucnesc urale. Dar „Ermak” nu se oprește. Economisește timpul și combustibilul. Spărgînd ghețurile îngrămădite, puternica navă face un ocol în jurul lui „Sadko”. Apoi face o întoarcere și se îndreaptă spre „Sedov” peste banchiza imaculată, peste potecile bătătorite de noi în decurs de un an.

Am văzut de multe ori cum lucrează spărgătoarele de gheață, am făcut personal serviciul la bordul lui „Krasin” și cunosc perfect de bine posibilitățile acestor giganți de oțel. Dar acum, cînd văd cît de ușor și simplu le vine de hac „Ermak” ghețurilor în fața cărora noi am fost neputincioși, aceste posibilități îmi apar deosebit de grăitoare.

La orele 8 „Ermak” se apropie de noi. Îi facem o primire tot atît de călduroasă ca și echipajul lui „Sadko”. Dar spărgătorul de gheață nu se oprește nici de astă dată. Face un ocol, taie gheața împrejurul nostru și sloiurile lungi de mai mulți metri se prăvălesc, se răstoarnă și se fărîmîțează. Se prăbușește uriașa „colină de gheață a lui Butorin”, dispar „canalurile” lui Șcelin și Sobolevski. Timp de cîteva minute întreaga configurație geografică obișnuită, trainică, de la periferia lui „Sedov” se schimbă cu desăvîrșire.

De pe puntea lui „Ermak” cineva îmi strigă prin portavoce :

— Pregătiți-vă de remorcare !

— Sîntem gata de remorcare ! răspund.

Iar „Ermak” se și îndreaptă spre „Malighin”. După ce a spart toată gheața în jurul lui, se oprește chiar lingă spărgătorul de gheață, de parcă s-ar fi hotărît să se odihnească puțin. Prin binoclu se vede cum pe punțile ambelor nave oamenii au început să alerge încolo și înapoi. Începe transbordarea cărbunilor de pe „Ermak” pe „Malighin”.

Sîntem nerăbdători să aflăm știrile pe care ni le-a adus „Ermak” și îl trimitem pe Butorin în „recunoaștere” pe spărgătorul de gheață. Dmitri Prokofievici arde de dorința să se urce la bordul lui „Ermak”. Înarmîndu-se cu o cange, el s-a îndepărtat repede în direcția lui „Malighin” peste gheața sfărîmată, sărind cu îndemînare de pe un sloi pe altul.

După o oră revine și raportează :

— Au adus pachete pentru noi. Cîteva lăzi. Cărți și discuri de patefon. Și apoi asta în dar...

Îmi înmînează cu mișcări grijulii un pachet voluminos cu ziare. Ziarele aveau o vechime de două luni, dar pentru noi ele erau un dar cu adevărat prețios. Ne mulțumisem toată vara doar cu puținele știri radiotelegrafice pe care le recepționa Poleanski din Dickson și de la capul Celiuskin.

Acum însă nu era timp de citit ziare. Le-am ascuns cu grijă și m-am ocupat de pregătirile de drum. Deodată a început să sufle un vînt care amenința să schimbe situația de pe

gheață și să închidă navelor drumul de întoarcere, și doar ne aștepta un drum lung de multe mile printre ghețuri compacte. De aceea, cea mai mică tăgăneală putea să ne fie fatală.

La orele 20 toate pregătirile erau terminate. „Ermak” se depărta de „Malighin”, îndreptându-se spre noi. Venind lângă bordul lui „Sedov”, el tăie o parte din sloiul de gheață în care se odihnea nava și se apropie cu pupa de etrava noastră.

— Vira! răsună comanda.

La prova lui „Sedov” întregul echipaj se așternu cu înfrigurare pe muncă. Toți cei care nu erau de cart la mașini, inclusiv radiotelegrafistul și medicul, prinseră parîmele, introduseră cablul de remorcă în nările pentru ancore și așezară o traversă de lemn sub cablul de oțel.

Cablul de remorcă a fost fixat într-un interval de cinci-sprezece minute. „Ermak” încercă să urnească din loc nava noastră. Cablul gros de oțel se întinse ca o coardă. Traversesele trosniră și se rupseră. Trebuiau întărite legăturile.

De pe „Ermak” ni se transmiseră două cabluri de remorcă suplimentare și la orele 20 și 30 min pornirăm în urma spărgătorului de gheață. Pe ocean răsunau bubuituri și gemete: banchizele se spărgeau în bucăți. Pe locul unde „Sedov” stătuse înțepenit un an întreg, rămase căscat un ochi mare și negru de apă. Trăgînd după sine un munte de gheață, care se lipise de fund, „Sedov” înainta încet în urma lui „Ermak”. „Sadko” și „Malighin”, ridicînd presiunea la căldări, ieșiră printre ghețurile sfărîmate în siajul lăsat de noi.

N-a trecut nici o jumătate de oră cînd unul dintre cablurile suplimentare de remorcă se rupse cu un șuierat ascuțit. Capătul rupt era cît pe aci să-l atingă pe Sobolevski care stătea la prova.

Navele se opriră. Am primit un nou cablu, pe care l-am fixat de nările ancorei. „Ermak” porni mai departe. După 40 min o parte din sloiul uriaș de gheață lipit în tribordul lui „Sedov” se desprinsese pe neașteptate și nava se canarisî¹ fulgerător în partea opusă. Acum înaintam în urma lui „Ermak” cu o înclinare la babord de 25°.

Remorcînd la pupa o încărcătură grea, „Ermak” înainta încet de tot. Remorca îl stînjenea foarte mult. Nu putea să se

¹ Aplecarea navei într-un bord, sub influența unei forțe oarecare, și rămînerea ei în această poziție. — N. R.

dea înapoi cu îndrăzneală pentru ca apoi făcându-și vînt să poată birui gheața compactă, cum face, de obicei, în asemenea cazuri un spărgător de gheață de linie.

La orele 22 și 15 min „Ermak” se opri. Cablul de oțel strivise căptușeala de lemn și se înfigea în parima de Manila cu care era înfășurată remorca care trecea prin nările pentru ancore. Am fost obligați să întărim legăturile.

Timp de 45 min ne-am făcut de lucru cu operația aceasta. Peste cablul de oțel am mai pus douăzeci și opt de spire de parimă de Manila de trei țoli. Sub legătură am așezat o traversă de lemn. Etrava lui „Sedov” a fost trasă chiar lîngă pupa lui „Ermak”, de unde ni s-au aruncat două cabluri de remorcă suplimentare. S-ar fi putut crede că acum nici o forță din lume nu va fi în stare să despartă navele.

„Ermak” porni cu toată puterea înainte. Întregul corp al lui „Sedov” s-a cutremurat. S-a auzit o trosnitură și un scîrțîit suspect. Mii de cai putere smulgeau înainte cablurile trecute prin nările pentru ancore ale navei noastre.

După zece minute cei de pe „Ermak” ne-au propus să punem mașina în funcțiune pentru a micșora încordarea cablului de remorcă. La pupa lui „Sedov” a început să clocoțească apa. Dar peste încă zece minute cablul se rupse din nou.

Timp de două ore caravana nu parcursese nici o milă. Nu se mai putea pierde timpul cu remorcarea. Și „Ermak” molă remorca plecînd înainte împreună cu „Malîghin” pentru a găsi un drum mai ușor și a tăia un canal.

„Sedov” și „Sadko” rămaseră pe loc. Oamenii erau istoșiți la culme. Nu dormisem douăzeci și patru de ore și nu prea avusesem răgaz să dormim nici în nopțile precedente. Dar nimeni nu părăsea puntea. Extrema încordare nervoasă ne ajuta să ne ținem pe picioare : doar în clipa aceasta se hotăra soarta navelor. Și deodată am aflat o știre gravă, care pecetluia soarta lui „Sedov”.

Mă aflu pe teugă¹, cînd se apropie de mine Poleanski, ținînd în mînă două radiograme.

Îmi întinse tăcut foile sale și în timp ce citeam mă urmări cu o privire iscoditoare.

¹ Punte mică în prova vasului ; acoperă castelul — prova. — N. R.

„Lui Hromțov, pe «Sadko» — lui Badighin, pe «Sedov». «Ermak» și-a pierdut elicea stângă. Nu-l va putea remorca pe «Sedov». Propun ca «Sadko» să-l remorche de urgență pe «Sedov» și încercați să ne urmați 28.812. Șeveliov”.

„Lui Badighin, pe «Sedov». Dacă remorcarea cu ajutorul lui «Sadko» nu va reuși, voi fi nevoit să-l las pe «Sedov» pentru un al doilea iernat și să plec doar cu «Malighin» și cu «Sadko». Comunicați ce echipament trebuie să vă dăm.

Luăți notă că în primăvara anului viitor se vor repeta zborurile din primăvara trecută și în acest scop au fost organizate baze pe insulele Rudolf și Kotelnii, precum și la capul Celiuskin. 28.814. Șeveliov”.

...Un al doilea iernat! O avalanșă de gânduri triste îmi năvăliră în minte. Să rămănim cu o singură navă avariată în regiunea polului, să nu ne revedem familia încă un an, să trăim încă o iarnă în beznă, în mijlocul vijeliilor și al viscoalelor, printre ghețurile în mișcare... Dar altă soluție nu aveam. Nu se putea să ne asemuim cu un dezertor și să cerem să fim schimbați! Comandantul nu-și poate părăsi corabia în primejdie, aceasta este o lege în marină și nu eu eram acela care avea să o calce.

M-am uitat la Poleanski. El continua să mă privească și nu se grăbea să plece. Îl înțelegeam foarte bine. Îi plăcea să vorbească despre copilașii lui, Vitea și Zoicika, și visa să-i revadă. Și, firește, ar fi dat mult acum ca să i se îngăduie să plece spre sud pe „Ermak”.

— Ei, ce-i? am întrebat eu vag.

— Păi, nimic... mi-a răspuns la fel de vag.

— O să mai stăm de vorbă, Aleksandr Alexandrovici, am spus eu. Dar cred că-ți dai seama cât de importantă este legătura prin radio când plutești în derivă. În ce privește radiogramele acestea, deocamdată nici o vorbă nimănui...

— E clar, răspunse Poleanski și se îndreptă încetșor spre stația de radiotelegrafie.

Era aproape ora trei dimineața. Întregul echipaj continua să lucreze la prova: pregătea balonul de acostare și traverse de lemn pentru întărirea remorcării cu „Sadko”. Oamenii încă nu știau cât de puține speranțe aveam ca să scăpăm de derivă.

L-am chemat pe Andrei Gheorghievici. După două nopți nedormite se ținea greu pe picioare.

— Citește, i-am spus și i-am întins radiogramele.

Le citi cu atenție, chibzui, apoi le reciti și mă privi întrebător.

— Dumneata poți să treci pe „Ermak”, i-am spus, am să cer să fii înlocuit. Medicul o să confirme că ești bolnav și ai nevoie de odihnă...

Ochii lui Andrei Gheorghievici se întunecară.

— Rămîn, Konstantin Sergheevici, spuse el hotărît.

— Gîndește-te, Andrei Gheorghievici! Al doilea iernat va fi foarte greu...

— M-am gîndit.

— Gîndește-te bine!

— Am hotărît, comandante.

Am strîns cu putere mina tovarășului credincios.

După o jumătate de oră ne aflam la pupa lui „Sadko” și pregăteam legăturile pentru remorcare. Peste puțin, din piclă se ivi ca o nămilă „Ermak”. Legănîndu-se greoi de pe o banciză pe alta se îndreptă spre „Sedov” și acostă lingă bordul nostru.

La bordul lui „Sedov” veniră Eroii Uniunii Sovietice Șeveliov și Alexeev. Ei ne-au dat amănunte cu privire la avaria ce o suferiseră. Arborele portelice din babord al spărgătorului de gheață „Ermak” se ruptese și capătul lui, împreună cu elicea, se dusesese la fundul oceanului.

— Trebuie să vă pregătiți echipajul pentru orice eventualitate, spuse Șeveliov. Oamenii trebuie să știe ce-i așteaptă. Dacă „Sadko” nu va izbuti să vă remorce, veți rămîne aici. Pînă cînd se pregătește remorcarea și cît timp ne vom consfătuî să începem deocamdată transbordarea cărbunilor și a echipamentului.

La ora 6 și 30 min dimineța au fost puse în funcțiune bigile. De pe „Ermak” veneau prin aer butoaie cu benzină, lăzi cu alimente, saci, baloturi. Șeveliov ordonase să se predea lui „Sedov” tot ce avea mai bun în magaziiile spărgătorului de gheață.

Între timp am convocat în strîmtul nostru careu al ofițerilor o adunare a echipajului. Am luat cuvîntul și am spus că nava este nevoită să rămînă pentru încă un iernat.

A fost o clipă grea. Chipurile prietenilor mei oglindeau o frămîntată luptă lăuntrică. Se vedea că fiecare își amintea de iarna trecută. Atunci fusesem două sute șaptesprezece oameni și era primul iernat. Avusesem trei nave. Cum să rămînem acum printre ghețuri cu un mănunchi de oameni pe

o singură navă care pe deasupra fusese avariata de presiunea ghețurilor?...

Am hotărît să dăm oamenilor timp de gîndire. Marinarii care voiau să se întorcă pe continent veneau la mine pe rînd. Unul avea nevoie să-și facă un tratament. Altul voia să se înscrie la universitate. Pe Șcelin îl chemau acasă serioase probleme de familie.

În timp ce stăteam de vorbă pe puntea inferioară cu Șcelin, Butorin își aduna tăcut lucrurile în cufărașul lui.

— Dmitri Prokofievici, dar dumneata de ce te pregătești ? l-am întrebat.

El răspunse posomorîndu-se.

— Păi... după cîte văd nu-i nevoie de mine aici. Mă duc pe „Ermak”.

Cu toată gravitatea situației, nu m-am putut stăpîni să nu zîmbesc : amorul propriu al șefului de echipaj fusese atins prin faptul că încercam să-l conving să rămînă nu pe el, ci pe un altul.

— Dar oare nu înțelegi, Dmitri Prokofievici, că trebuie să rămîi neapărat ? Cine, în afară de dumneata, cunoaște atît de bine nava noastră ? Nu ți-am spus nimic, fiindcă eram încredințat că vei rămîne fără rugăminți...

Butorin privi neîncrezător și oftă :

— Vorbiți adevărat ?

El chibzui și apoi spuse zîmbind :

— Ei, atunci este altceva...

După ce piti iute cufărașul sub pat, șeful de echipaj alergă pe covertă pentru a grăbi munca.

Pe bucătarul Șemiakinski l-am eliberat pe dată. Era bolnav și mi se făgăduise să mi se trimită de pe „Ermak” doi cambuzieri.

Din echipajul de la mașini eram nevoit să-l eliberez pe Rozov. După ce vinciul îi smulsese degetele de la mînă în timpul descărcării bagajelor pe insula Henriette, nu putea să lucreze ca lumea și era foarte nervos. Dar mi-era greu să mă despart de Alferov și de Tokarev, deși amîndoi aveau motive serioase care-i sileau să se întorcă în patrie.

Tocmai atunci am fost chemat la bordul spărgătorului de gheață : în timp ce sub conducerea lui Andrei Gheorghievici se efectua transbordarea cărbunilor și a echipamentului, Șeveliiov, locțiitorul directorului Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, i-a convocat pe comandanții celor trei nave în

careul ofițerilor de pe „Ermak” pentru a hotărî definitiv soarta lui „Sedov”. Cei care luau parte la consfătuire erau cu desăvîrșire istoviți din pricina muncii neînchipuit de grele care dura de 72 h. Dar nimeni nu simțea nevoia să doarmă; doar ochii umflați și roșii aminteau că încă puțin și oamenii vor cădea din picioare.

Sorokin, comandantul de pe „Ermak”, luă cuvîntul primul :

— Am pătruns pînă la latitudini neîngăduite. Este un risc foarte mare. Dacă nu vrem să rămînem să iernăm împreună cu vapoarele, trebuie să ne croim drum numaidecît spre sud. Firește, pentru a fi cu conștiința împăcată, putem să mai încercăm o dată să-l remorcăm pe „Sedov”. Dar „Ermak” a pierdut deja o elice...

După ce vorbi Sorokin au fost luate în discuție diferitele propuneri făcute. Hotărîrea adoptată glăsuia :

„Ermak”, „Sadko” și „Malîghin” pleacă spre sud. „Sedov” rămîne în derivă. Echipajul lui „Sedov” va fi completat din rîndurile echipajului lui „Ermak”.

Nu-mi amintesc prea bine cum s-au desfășurat mai departe lucrurile. Oboseala și încordarea nervoasă din zilele acelea au avut înfrîurire asupra memoriei mele. Pe dinaintea ochilor mi se perindă ca într-o ceață chipurile cunoscute și necunoscute ale unor oameni care se agitau lîngă bocaportii deschiși ai calei, siluetele nedesluite ale navelor, cerul înnorat și amenințător, ghețurile cenușii și ude din jurul lui „Sedov” luminate de amurgul purpuriu, dușmănos...

A cîta zi, a cîta oră stau „Ermak”, „Sadko” și „Sedov” adunate laolaltă într-un mănunchi strîns... Timpul se scurge atît de încet și totodată atît de repede ! Atîta timp cît spărgătorul de gheață nu l-a dus încă pe „Sadko” spre sud, să căutăm să aducem la bordul lui „Sedov” cît mai mult echipament și alimente. Trebuie să avem în vedere totul, să luăm totul : și mănușile din pînză de cort pentru fochiști, și îndreptarele de hidrologie, și hîrtie. Doar o să regretăm pe urmă vreme îndelungată fiecare scăpare din vedere și ne vom face reproșuri unul altuia : cum de s-a putut uita așa ceva ?

Andrei Gheorghievici stă pe teugă, rezemat de peretele suprastructurii și-și șterge cu mîneca fruntea udă de sudoare. Acuși-acuși îl părăsesc puterile. Fără a fi îmbiat de cineva, Rumke, primul ofițer de pe „Sadko” îi sare în ajutor. El organizează singur transbordarea echipamentului și predă de pe

nava sa tot ce se poate preda, ordonă, înduplecă, zoreşte pe oameni. Acum nu mai este timp să se care încărcăturile pe puntea lui „Sedov”. Sînt descărcate de pe „Sadko” de-a dreptul pe gheaţă — o să avem timp să le adunăm pe toate.

Pe gheaţă sînt azvirlite baloturi cu îmbrăcăminte calduroasă, butoiaşe cu ulei, borcane cu dulceaţă, saci cu cartofi, orez, mazăre. Bufetierul de pe „Ermak” ne înmînează 120 de lămîi proaspete, un jambon zdravăn, 16 kg de bomboane de ciocolată, lăzi cu brînză şi afumături, 32 kg de cacao „Eticheta roşie”, 100 de borcane cu sardele şi trei lăzi cu ţigări de cea mai bună calitate.

Deodată răsună un ţipăt desperat, nemaipomenit la aceste latitudini: sub supravegherea ageră a celor doi cambuzieri Ghetman şi Megher, de curînd numiţi în echipajul lui „Sedov”, ni se transbordează de pe „Ermak” doi porci vii. Porcii, agăţaţi de bigi, plutesc prin aer şi dispar în cala deschisă a navei noastre. Apoi opt saci cu tăriţe şi un balot de fin iau acelaşi drum — vor servi ca hrană pentru noii noştri pasageri patrupezi.

Radiotelegrafiştii cară pe navă posturi de radio de rezervă. Mecanicii au luat în primire de la Matvei Matveevici Matveev două motoare: „Simamoto” şi „Cervonîi Dvigun”.

Nu am timp să fac cum se cuvine cunoştinţă cu oamenii noi care trec pe „Sedov”. Sînt extrem de mulţi doritori să rămînă la iernat. Adjunctul politic de pe „Ermak” a şi primit patruzeci de oferte din partea unor marinari, fochişti, mecanici.

Doctoriţa de pe spărgătorul de gheaţă încearcă să-l înduplece pe Şeveliov, rugîndu-l să-i îngăduie să-l înlocuiască pe Sobolevski care suferă de o afecţiune cardiacă.

Dar noi vom rămîne într-o derivă deosebit de grea şi de lungă. Ne mai aşteaptă de sute de ori o muncă de şoc a întregului echipaj, de zeci de ori gheţurile vor ataca nava noastră şi unei femei i-ar fi nemaipomenit de greu să trăiască în asemenea condiţii neobişnuite. Sobolevski se apropie de mine şi-mi aruncă scurt:

— Rămîn...

Vine rîndul lui Poleanski. Stă îndelung de vorbă cu Şeveliov, apoi se apropie de mine.

— Rămîn...

Adjunctul politic de pe „Ermak” îmi prezintă pe un om înalt şi slăbănog într-un combinezon albastru. Are o frunte

boltită și doi ochi iscoditori înfundați în orbite. Buze puțin umflate, strîns lipite.

— Faceți cunoștință, Dmitri Grigorievici Trofimov al patrulea mecanic, decorat. Un om adevărat. Primul drum în Arctica l-a făcut pe „Litke”, străbătînd oceanul de la est spre vest. Vi-l recomand ca mecanic șef...

Trofimov îmi strînge mîna cu putere și zîmbește :

— Exagerează cu laudele...

Urmează o discuție scurtă, despre unele chestiuni practice, și noul mecanic șef se duce grăbit să-l caute pe Rozov pentru a lua în primire mașina de la el.

Cu ceilalți nici n-am timp să schimb două cuvinte. Toți sînt ocupați, toți participă la munca de șoc. Îmi sînt arătați de departe. Iată, marinarul acela vinjos cu maxilare largi și cu fața prietenoasă este Efrem Gamankov. Iar omul ăsta care zîmbește oarecum sfios în halat albastru mînjit cu ulei este mașinistul de prim rang Josif Nedzvetki.

Cambuzierii Megher și Ghetman sînt tineri de tot, iar în Arctica sînt novici. Se spune însă că sînt prieteni la cata-ramă și puterea prieteniei nu este chiar atît de mică. În cere-rea lor colectivă pe care au înaintat-o comandantului, scri-seseră :

„Sîntem gata să rămînem în derivă oricît o fi nevoie, chiar și cinci-sprezece ani, numai să nu ne despărțim...”

Pe scara de piscină se ridică anevoie un om modest la înfățișare purtînd șapcă și palton civil. Este viitorul ajutor al lui Poleanski, tînărul radiotelegrafist Nikolai Bekasov, care a absolvit recent școala tehnică de marină.

— Dar cine-i individul acesta ? Pe punte pășește clătî-nîndu-se puțin un om îmbrăcat într-un halat neglijent. Mi se spune că este mașinistul șef de pe „Ermak” care este trimis la noi în funcție de al doilea mecanic. Îl urmăresc neîncrezător cu privirea și mă gîndesc că de fapt pe „Sedov” vin oa-meni cu totul feluriți.

Mecanicul șef îmi produce o impresie bună. Se vede după el că nu se va pierde cu firea într-o clipă de grea cumpănă. Dar este greu să răspunzi de tinerii care nimeresc pentru prima oară într-o situație complicată. Iar acest al doilea me-canic care se plimbă din prima zi pe punte cu pași nesiguri nu-mi place de loc.

Ce păcat că toți vechii noștri mecanici au și trecut pe „Sadko” ! Ce-ar fi, totuși, să-i rechem pe Tokarev și pe Alferov ? Nu, este cu neputință.

Pe neașteptate se apropie de mine Nikolai Rozov. A dat în primire mașinile și poate să plece liniștit pe „Sadko”. Acum nu-i decît un pasager. Dar el mai zăbovește.

— Comandante, îmi spune, nu-i bine la mașini...

Mă întorc spre el.

— Instalația de răcire a mașinii de rezervă curge. Și al doilea mecanic nou nu-i om de nădejde. Mi-e teamă că Trofimov și Nedzvetki n-au s-o scoată singuri la capăt, fiindcă încă nu cunosc nava. Ar putea să iasă un pocinog.

Coborîm în grabă în compartimentul mașinilor și constatăm că, într-adevăr, de sub capacul instalației de răcire de rezervă se prelinge o șuviță de apă. S-a rupt o garnitură și jos s-a și format o băltoacă respectabilă. Trofimov și Nedzvetki nu sînt acolo ; iau parte la munca de șoc a întregului echipaj. Al doilea mecanic ne privește cu o expresie tîmpită. Este beat.

Simt că îmi pierd cumpătul.

— Șterge-o de pe navă ! strig. Afară de-aici, nici urma să nu ți-o mai văd !

Mecanicul speriat se dădu la o parte.

— Cheamă-i pe Tokarev și Alferov și ajută-l pe Trofimov să lichideze scurgerea, îi ordon lui Rozov. Pînă cînd n-am semnat ordinul de liberare a dumatule, mai ești lucrător pe „Sedov”...

După cîteva minute, mecanicii care au venit în goană de pe „Sadko” s-au așezat pe capacul de tuci și au început să mînuiască cheile franceze cu atîta rîvnă încît ți-era mai mare dragul să-i privești.

Cînd au isprăvit, m-am apropiat de ei și am spus :

— Tovarășe Tokarev, rămîi al doilea mecanic pe „Sedov”. Tovarășe Alferov ! Începînd de azi ești al treilea mecanic. Înțeleg că are să fie greu să mai rămîneți un an în derivă, dar nu pot să procedez altfel. Și apoi cred că nici vouă nu vă vine ușor să părăsiți vaporul drag...

Mecanicii au rămas o clipă pe gînduri. Alferov a rostit încet ;

— Îngăduiți-mi, comandante, să mă duc după lucruri. Am zîmbit :

— Nu te necăji. Lucrurile ți-au și fost aduse înapoi. Știam doar că n-ai să refuzi...

După ce am strâns mâinile prietenilor noștri, m-am urcat pe punte. Acum nu mă mai îngrijora soarta mașinilor. Firește, ar fi fost bine, dacă ar fi rămas și Rozov, dar avea o mână mutilată și în ultimele luni se istovise cu totul. Și apoi, Trofimov are să-l înlocuiască foarte bine. Nu degeaba a navigat timp de șaisprezece ani pe mare !

Pe punte l-am întâlnit pe neașteptate pe Viktor Buinițki. Scurta vătuită îi era deschisă și cizmele înalte erau ude. Căra niște eprubete și teancuri de cărți. Am priceput cum stau lucrurile ; cu toate acestea, l-am întrebat :

— Dar dumneata ce faci aici, Viktor Harlampievici ?

El se fistici puțin :

— Konstantin Sergheevici ! Șeveliov a spus că ați hotărât să mă luați pe „Sedov” și n-am putut să vă găsesc de fel. Ei, și... este păcat să pierd timpul. Deocamdată imbarc inventarul științific. Îngăduiți-mi să continui.

L-am condus pe Buinițki în cabinele în care locuise cândva primul ofițer și i-am propus să se instaleze ca la el acasă împreună cu aparatele și cu cărțile sale.

Se înveseli și mai tare și începu să alerge și mai aprig între „Sadko” și „Sedov”. Doi marișari, care i-au fost atașați pentru a-i da ajutor, abia pridideau să se țină pe urmele conducătorului lor. Buinițki căra fără preget coșuri mari pline cu sticle, teancuri imense de hărți, tabele, aparate grele, colaci voluminoși de parîme. Era neliniștit tot timpul.

— Am să uit neapărat ceva, știu, așa se întâmplă totdeauna, repetă el urcînd pe navă cu lada următoare cu reactivi sau cu îndreptare.

Și într-adevăr, oricît am fi dorit, nu puteam lua tot ce ne era necesar. Cel mai mult regretam că nu puteam lua minunata sondă de mare adîncime care odihnea în cala lui „Sadko”. Aveam foarte mare nevoie de ea pentru a măsura adîncimile oceanului, dar nu aveam timp să scoatem din cală piesele ei grele și voluminoase.

„Ermak” și „Sadko” ridicau deja presiunea la căldări. Se apropia clipa despărțirii. Comuniștii și comsomoliștii care rămîneau pe „Sedov” au fost convocați în careul ofițerilor. Ne-am așezat în jurul mesei mari acoperite cu o mușama gal-

benă care văzuse multe în viața ei. Mi-am rotit privirea în jur. Nu eram chiar așa de mulți, dar nici chiar așa de puțini. Doi membri de partid — Trofimov și cu mine, un candidat de partid — Nedzvetki, cinci comsomoliști — Buinițki, Șaripov, Megher, Ghetman și Bekasov. Cu o asemenea familie se putea munci destul de bine !

Pe ordinea de zi era o singură problemă : trebuia organizată o grupă de partid și comsomolistă și ales organizatorul de partid.

N-au fost discuții prea multe : alegerea candidatului se impunea de la sine. Cine altul decât Trofimov, călător polar experimentat, decorat, membru de partid din 1931, putea să-și asume conducerea grupei ?

Hotărîrea a fost adoptată în unanimitate.

Ne-am luat rămas bun de la conducătorii expediției de pe „Ermak” care asistaseră la ședință, după care, ei l-au părăsit pe „Sedov”. Pe gheață au început să vină în goană oameni. Aduceau de pe „Ermak” tot mai multe daruri. Ne puneau în palme pachete cu bomboane, cu biscuiți, cu fructe uscate și cu alte bunătăți. În ultima clipă, Șeveliov mi-a trimis o carte groasă a lui Nansen *Prin noapte și ghețuri*¹. Mi-am vîrit-o în sin sub pufoaică, m-am urcat pe punte și mi-am rotit privirea în jur.

Începea viscolul. Șuvoaie de zăpadă, aidoma unei pînze de tifon îl ascuseră pe „Sadko” privirii noastre. Prin vîlul acesta alb se deslușea vag doar conturul lui. Sufla un vînt tăios, rece. „Ermak” scoase trei sunete prelungi de plecare.

Mașinile puternice începură să duduie, ghețurile trosniră. Corpul greu al spărgătorului de gheață, trepidînd din pricina încordării, spărgea banchiza lîngă care staționa „Sedov”. Apoi „Ermak” și „Sadko” porniră încet îndreptîndu-se spre sud.

M-am uitat la ceas. Era ora 3 și 30 min dimineața, august 30. 72 ore în cap fără somn ! Și cîte nopți nedormite îi mai așteptau pe marinarii de pe „Ermak” și „Sadko” pînă îl vor ajunge pe „Malîghin” care le-o luase cu mult înainte, și își vor croi drum împreună spre marginea gheții ? !

¹ F. Nansen, *Prin noapte și ghețuri*, Editura Științifică, București, 1962. — N. R.

Am înălțat semnalul de salut la despărțire alcătuit din trei litere „R.Ș.H.”, ceea ce conform codului de semnale înseamnă : „Călătorie norocoasă”. Ni s-a răspuns : „J.M.U.” și „S.F.N.” — „Iernare norocoasă”.

Priveam fără să ne mișcăm în urma navelor care se despărtau. Viscolul ascunse repede privirii noastre siluetele lui „Ermak” și „Sadko”. Doar șuierul sirenelor lor ne mai amintea : mai sîntem aici, foarte aproape de voi. Dar curînd amuțiră și acestea. Am rămas cu desăvîrșire singuri printre banchizele sfărîmate în bucăți mici, acoperite de o zăpadă pufoasă.

„Sedov” stătea canarisit mult într-un bord, proptit de o banchiză, aidoma unui uriaș rănit pe care l-au părăsit puterile în toiul bătăliei. În focare mai mocneau focurile, în căldări se mai afla abur, dar curînd avea să se termine și el. Trebuia să demontăm din nou mașina, să ne apucăm să zidim sobițe, să izolăm cu zgură încăperile de locuit, să meșterim opațe cu petrol, să ne pregătim pentru o nouă noapte polară.

Era însă necesar, în primul rînd, să-i las pe oameni să se odihnească și să doarmă îndeajuns. După ce am adunat de pe gheață ultimele lăzi cu echipament aruncate de pe „Sadko”, am invitat întregul echipaj în careul ofițerilor la cină, deși, după ora zilei, masa putea să fie socotită mai curînd dejun.

Cambuzierul Megher, care îndeplinea pentru prima oară rolul de bucătar, aduse pe masă cu un aer solemn pînă la ridicol cartofi proaspăt prăjiți, foarte gustoși. Delicatesele pe care nu le mai gustasem de mult au fost primite cu entuziasm de vechii membri ai echipajului de pe „Sedov”.

Am dat dispoziție să se servească cîteva sticle de vin și am rostit un toast pentru prietenia dintre membrii vechi și cei noi ai echipajului, pentru unitatea familiei sportive și pentru succesul viitoarelor lucrări științifice. Și cu toate că fiecare dintre noi de-abia trecuse prin clipe grele privind la navele care se depărtau, cuvintele acestea au trezit cel mai viu ecou. Îndoiala și șovăiala se risipiseră o dată cu plecarea navelor. Drumul spre retragere era tăiat. Acum nu ne mai rămînea altceva decît lupta grea și îndelungată cu ghețurile.

După cină am ieșit pe punte și am privit îndelung în jur, căutînd un loc unde ar fi fost cel mai bine să așezăm nava pentru iernat.

Cînd am revenit în cabina mea, l-am zărit prin ușa deschisă pe Andrei Gheorghievici. Aplecat foarte mult deasupra mesei scria ceva. Capul îi cădea mereu și mîinile îi alunecau de pe masă. Dar se trezea și începea să scrie iar.

M-am uitat peste umărul lui. Conștiinciosul prim ofițer își termina însemnarea în jurnalul de bord, uitîndu-se mereu la niște notițe scrise în grabă pe un petec de hîrtie. Mîna oboșită scrisese cu litere mari săltărețe :

„30 august. Ora 0 și 30 min. Ne-am apropiat de «Sadko» și am început să preluăm de la el combustibil și echipament. Descărcarea se face pe gheață. Ia parte întregul echipaj.

De pe «Sadko» a fost detașat pe «Sedov» colaboratorul științific Buinițki V. H. Pe «Sadko» au fost transferați pentru a fi transportați pe continent următorii membri ai echipajului care au iernat în Arctica :

1. Rozov N. N. — mecanic șef,
2. Șcelin V. S. — marinar de prim rang,
3. Șemeakinski V. S. — bucătar.

În total trei oameni.

Orele 3 și 15 min. Încărcarea bagajelor de pe «Sadko» s-a terminat.

Orele 3 și 30 min. «Ermak» și «Sadko» își continuă drumul pentru a ieși dintre ghețuri înaintînd cu schimbul.

Începînd de astăzi echipajul spărgătorului de gheață «G. Sedov» rămas la iernat este următorul :

1. Badighin S. K. — comandant, al doilea iernat.
2. Etremov A. G. — primul ofițer, al doilea iernat.
3. Buinițki V. H. — al doilea ofițer, al doilea iernat.
4. Trofimov D. G. — mecanic șef.
5. Tokarev S. D. — al doilea mecanic, al doilea iernat.
6. Alferov V. S. — al treilea mecanic, al doilea iernat.
7. Sobolevski A. P. — medic, al doilea iernat.
8. Poleanski A. A. — radiotelegrafist șef, al doilea iernat.
9. Bekasov N. M. — radiotelegrafist.
10. Butorin D. P. — șef de echipaj, al doilea iernat.
11. Gamankov E. I. — marinar de prim rang.

12. Nedzvejki I. M. — mașinist.

13. Șarîpov N. S. — fochist de prim rang, al doilea iernat.

14. Ghetman I. I. — fochist.

15. Megher P. V. — Bucătar.

În total 15 oameni.

Orele 4. Lucrările au fost terminate. Dejunul".

Efremov se întoarse și mă privi cu ochii roșii, obosiți.

— Nu se cade să amîn, spuse el, de parcă ar fi vrut să se dezvinovățească. Dacă amîni, uiți totul și după aceea le încurci.



După 10 minute toată nava, cu excepția cartnicilor, era cufundată într-un somn greu. Ghețurile învăluind grijuliu nava ne purtau spre nord.



**P E R E G R I N Î N D
P R I N T R E P E T E L E A L B E**

ÎN PRAGUL CELEI DE A DOUA NOPTI POLARE

CERUL POSOMORÎT și trist atîrnă jos de tot deasupra oceanului. Dinspre nord suflă un vînt rece, umed și din văzduh se cerne o pulbere de zăpadă. Se așterne pe gheața galbenă, murdară, care s-a topit în cursul verii, umple hîrtoapele întinzînd deasupra lor o pojghiță de zăpadă îmbibată cu apă, acoperă puntea navei. „Sedov” stă stingher, imobil, canarisit printre sloiurile sfărîmîțate și învălmășite de gheață, care plutesc în apa cenușie-plumburie.

Așa mi-a rămas întipărită în memorie dimineata zilei de 30 august 1938, cînd cartnicul a trezit echipajul și am ieșit toți pe punte ca să ne începem ziua de muncă — cea dintîi zi a derivei stinghere a lui „Sedov”.

Oamenii tăcuți, după un somn făcut în pripă, și-au încheiat mai tare scurtele vătuite, s-au zgribulit din pricina umezelii și au rămas îndelung cu privirea așintită spre sud, într-acolo unde se pierduse printre banchize urma lui „Ermak” și „Sadko”.

Peisajul uniform, cenușiu al toamnei arctice tîrzii strecura tristețe în suflute. Întocmai ca în urmă cu un an, sentimentul chinuitor al dorului de casa dragă și de cei apropiați ne răscolea inimile. Ne răsăreau fără voie în minte nopțile de muncă înfierbîntată din timpul primului iernat, cînd am sal-



vat de la pieire chiar nava aceasta care slujise drept țintă involuntară loviturilor date de ghețuri. Ce surprize ne mai pregătește a doua noapte polară?

Atunci cînd în mijlocul ghețurilor iernaseră trei nave fusese mult mai ușor să luptăm împotriva naturii. Chiar dacă una dintre ele ar fi naufragiat, ar mai fi rămas două baze puternice, admirabil echipate și înzestrate. Oamenii de pe nava naufragiată ar fi trecut pur și simplu la bordul navelor vecine, unde și-ar fi continuat munca. Nu mai vorbesc de tăria morală pe care întrajutorarea le-o insufla celor trei echipaje. Echipajul fusese acum redus la maximum și nu ne mai rămăsese decît „Sedov”.

Chiar din prima zi a derivei singuratice trebuia să organizăm cum se cuvine munca științifică, precum și traiul pe nava rămasă la iernat.

Am privit chipurile serioase ale tovarășilor mei și mi-am dat seama că fiecare suporta în felul lui despărțirea de navele care plecaseră : unul cu o tulburare plină de bucurie, savurînd dinainte interesul viitoarelor descoperiri științifice ; altul, cu o exaltare romantică în așteptarea unor aventuri ; un al treilea cu o îngrijorare adîncă și încordată ; un al patrulea cu un simțămînt fătîș de teamă : oare nervii vor rezista încă un iernat ?

Dar foarte curînd fiecare se pătrunse de o idee, de un gînd pe care înțelepciunea poporului a înveșmîntat-o în forma laconică, oarecum brutală, dar justă a proverbului : „Ai intrat în horă, trebuie să joci”.

Sentimentul răspunderii îi suda și îi unea pe oameni. El le amintea : „Oricît ați fi de deosebiți prin caracterul și gusturile voastre, oricît ar fi de diferită experiența voastră în viață, acum alcătuiți un singur tot ; oricît de greu v-ar veni, se cade să înlăturați toate piedicile prin eforturile întregului colectiv și să ieșiți biruitori din această luptă”.

Chiar din prima zi, chiar de la prima oră a acestei zile vedeam cum începea să se cristalizeze într-un fel aparte echipajul al cărui nucleu îl alcătuiau membrii vechi de pe navă.

Îată-i pe oameni coborînd ca să adune lăzile cu alimente rămase pe gheață. Butorin alunecă ușor, cu mișcări deprinse pe scara de piscică. Novicele Ghetman coboară la fel de ușor, dar în mișcările sale se simte o eleganță ostentativă, cam de paradă. Lui Butorin nu-i place treaba asta și urmărește cu o oarecare îndoială în priviri mișcările tînărului marinar.

Novicele pune mîna pe lăzi și începe să le întoarcă cu atîta îndemînare și energie, de parcă toată viața nu s-a îndeletnicit cu altceva. Butorin este iarăși puțin nemulțumit : ritmul este prea repede, omul are să obosească curînd și atunci are să lucreze încet. Și într-adevăr, cînd mă dau mai la o parte, Ghetman răsuflă ostenit și se așază pe o ladă.

Șeful de echipaj se apropie de el și începe să-i explice ceva. După aceea îi arată cum trebuie să lucreze : fără grabă, metodic și liniștit. Îți vine să-i admiri mișcările : nici un gest de prisos. Cînd Butorin lucrează n-ai să spui niciodată că se grăbește să sfîrșească munca care i-a fost încredințată. Dar pînă la urmă tot el termină înaintea celorlalți.

Ghetman privește cu luare aminte. Apoi se apucă și el de lucru, străduindu-se să imite mișcările șefului de echipaj. Butorin este mulțumit și cînd se urcă la bord îi aud cum discută prieteneste, pașnic despre pescuitul batogului. Au găsit o temă comună de discuții — aflăm că Ghetman se îndeletnicea cu pescuitul batogului.

Iată-l pe radiotelegrafistul novice Bekasov începîndu-și serviciul. Trebuie să transmită o radiogramă pe „Ermak”. Neavînd destulă experiență, el se pierde în noua situație și nu poate să pună în funcțiune aparatul de emisie. Unchiul Sașa îi arată calm și cu atenție cum trebuie să procedeze și urmărește cum lucrează noul său ajutor. Bekasov, tulburat, apasă pe manipulator. Unchiul Sașa îl îmbrățișează părintește și-i spune :

— Mai calm, Kolea !

Pe dată dispare atmosfera oficială, tînărul radiotelegrafist se liniștește și începe să lucreze mai puțin încordat.

Iar în cală, sub conducerea noului mecanic șef Trofimov se lucrează la căratul cărbunilor dintr-un bord în celălalt pentru a aduce nava pe chilă dreaptă. Și iată că întregul echipaj de la mașini, ajutat de echipajul de punte aruncă cu lopețile cărbunii din babord în tribord. Este o muncă anevoioasă și murdară, dar oamenii caută să se îmbărbăteze unul pe altul glumind și azvîrlindu-și replici vesele.

Intru în bucătărie unde dau de bucătar care este puțin fisticit. Nădușit și roșu, descîntă deasupra plitei care scoate un fum înecăcios de nesuportat. Pe masă văd o carte deschisă înspăimîntător de jerpelită : *Îndrumătorul bucătarului pentru brigada de tractoare în timpul campaniei agricole*, editată în 1930. Cineva de pe „Ermak” îi dăruise acest manual culinar.

Dar vai, nu cuprinde nici o singură rețetă despre modul de preparare a unei mîncări gustoase din praf de ouă sau din varză uscată. Brigăzile de cîmp au puțința să folosească alimente mai proaspete.

Întreaga atmosferă din bucătărie dovedește grăitor că bucătarul nostru este nevoit să se îndeletnicească pentru prima oară cu o asemenea treabă. Vlăstar al însoritei Odesse, venise pentru prima oară în Arctica cu șase luni în urmă, iar stagiul lui de bucătar era și mai scurt : abia în iunie fusese angajat pe „Ermak” în funcția de cambuzier, adică lucrător la bucătărie, dacă ne exprimăm în limbajul oamenilor de pe uscat.

Este, firește, regretabil că vom fi privați de bucate alese. Dar pentru ce i-aș face asemenea aluzii unui om care și așa se simte stînjinit ?

Bucătarul rușinat își ascunde zăpăceala sub o dezinvoltură afectată și începe să mă încredințeze :

— Noi sintem cunoștințe vechi, Konstantin Sergheevici. Zău dacă mint. Ne-am întîlnit noi undeva, Konstantin Sergheevici...

„Pe navă s-au adunat oameni foarte diferiți, care nu seamănă cîtuși de puțin unul cu altul ! Va trebui să găsesc pentru fiecare un fel deosebit de a mă apropia de el, pentru fiecare trebuie să găsesc o cheie aparte. Are să mai curgă multă apă pe gîrlă pînă cînd au să devină toți niște adevărați marinari polari, dar pînă la urmă au să devină asemenea marinari. Opera aceasta o va face colectivul”.

Aceste rînduri le scrisesem în seara aceea în jurnalul meu.

Aveam de îndeplinit o muncă importantă și de răspundere : să așezăm nava pentru iernat printre ghețurile plutitoare. În ajun examinaseam îndelung banchiza din jurul nostru, străduindu-mă să găsesc un loc cît mai ferit de presiunea ghețurilor. Dar în cursul manevrărilor sale „Ermak” fărîmițase în așa fel ghețurile încît era greu de ales un loc potrivit.

În cele din urmă alegerea căzu pe un teren larg cam de un kilometru pătrat acoperit cu creste de gheață. După toate indiciile, banchiza aceasta se formase încă în perioada 1936—1937 și părea să fie cît se poate de solidă. În caz că s-ar produce o avarie ireparabilă, puteam să avem încredere în ea și să ne așezăm tabăra pe ea. Avantajul cel mai important al acestei banchize era însă configurația ei : în partea de vest avea o adîncitură mică, iar la sud de ea se forma un braț

asemeni unui corn tocit. Dacă ne așezam la marginea vestică a gheții aveam pe dată un adăpost sigur apărat din trei părți : de la sud, de la est și de la nord ; bancuri masive de gheață ne acopereau în chip sigur. Atacurile ghețurilor puteau să ne amenințe doar dinspre vest.

Ne despărțeau cam 100 m de banchiza salvatoare. Pentru o navă obișnuită o asemenea distanță era un fleac. Dar pentru „Sedov”, cu instalația de guvernare avariata, nu era atit de simplu s-o parcurgă.

Am ridicat presiunea la căldări încercînd să pornim înainte și după aceea înapoi. Dar nava, a cărei cîrmă era strîmbă, se întorcea cu îndărătnicie spre tribord. Am hotărît atunci să ne tragem lîngă banchiza pe care pusesem ochii cu ajutorul cablurilor și al ancorelor de gheață.

Trebuia să ne croim un drum printre sloiurile de gheață care umpleau tot spațiul din jurul nostru, să trimitem cabluri pînă la banchiză și trăgîndu-ne pe ele să aducem treptat nava la marginea gheții.

După manevre lungi și obositoare am izbutit, în cele din urmă, să împingem prova lui „Sedov” între sloiurile plutitoare și banchiză. Butorin, Bekasov, Buinițki și Megher coborîră pe o scară de pîsică pe un sloi mic și înarmați cu cîngi alergică spre banchiză, sărind de pe un bloc de gheață pe altul și trăgînd în urma lor un cablu lung.

Cînd ajunse la banchiză, șeful de echipaj alese o creastă mică de gheață aplecată într-o parte care părea mai solidă, săpă în spatele ei o adîncitură și introduse ancora de gheață — un cîrlig din oțel masiv semănînd cu gheara unei păsări monstruoase.

Jumătate de treabă fusese făcută. După un minut începu să huruie vinciul de ancoră care pe tamburul pentru ancora din babord avea fixat celălalt capăt al cablului. Cablul se înfășura pe tambur și nu îngăduia provei s-o ia spre dreapta. În același timp a fost pusă în funcțiune mașina. Cu ajutorul mașinii și a vinciului de ancoră am tras mai întii prova navei spre banchiză, iar după aceea am acostat cu bordul la ea și am dat o parîmă de la pupa. Acostasem la banchiză ca la cheiul unui port adevărat. Coborîrăm solemn pasarela. Acum ne statornicisem pentru multă vreme la debarcaderul acesta natural. În tot timpul lungului iernat banchiza trebuia să ne țină loc de pămînt.

Am hotărît să folosim cît mai curînd această banchiză în spirit gospodăresc : să descărcăm rezervele pentru eventualități neprevăzute și să le așezăm în corturi ; să înființăm un depozit de combustibil de rezervă ; să construim o casuță pentru observațiile magnetice ; să instalăm niște șipci pentru a controla creșterea gheții — într-un cuvînt să dăm banchizei înfățișarea de lucru a unui iernat obișnuit.

La orele 17 mecanicii stinseră focul de la căldări. A doua zi urma să începem pregătirea mașinilor pentru iernat. Tokarev, Alferov și Șarîpov aveau acum suficientă experiență, pe care o căpătaseră toamna trecută, și nu mă îndoiam că sub conducerea lui Trofimov și cu ajutorul lui Nedzvetki vor pune și de astă dată în chip exemplar mașinile la iernat.

Noi, membrii vechi ai echipajului, eram deja deprinși cu atmosfera unui iernat în derivă. Nici pe mine, nici pe Andrei Gheorghievici, nici pe Sobolevski, nici pe Poleanski, și cu atît mai mult pe experimentatul Butorin nu ne amărau cîtuși de puțin sobițele, cabinele reci, prînzurile alcătuite din conserve, pîslarii umezi și alte necazuri de soiul acesta.

Dar toate aceste amănunte dezolante aveau să producă inevitabil o impresie apăsătoare asupra noilor veniți. Înțelegeam prea bine faptul acesta și se cuvine să amintesc aici, cu multă recunoștință, cu cîtă atenție și delicatețe s-au purtat cu oamenii noi în acele zile toți tovarășii vechi, fără excepție.

Comportarea aceasta nu era o amabilitate ieftină sau o măgulire inutilă ce li s-ar fi adus. Nu ! Bunăoară la cîna de gală organizată cu prilejul despărțirii de „Ermak”, doi dintre novicii cei mai tineri au început să facă zarvă rostind cuvinte pompoase despre hotărîrea eroică ce o luaseră. Atunci „bătrînii” le atraseră atenția pe un ton apăsător și sugestiv că cea dintîi calitate a unui navigator polar era modestia. Țin să arăt că n-a mai fost vreodată nevoie să mai amintim despre aceasta ; lecția a dat roade.

În schimb, oamenii noi au primit un sprijin neprecupețit și i-am găsit totdeauna pe membrii vechi ai echipajului dispuși să le dea ajutorul necesar.

În primele zile s-a pus problema cazării la bord a oamenilor nou-veniți. A început o „migrațiune a popoarelor” generală care a stîrnit o mare însuflețire. În fostul Colț roșu, care cu șase luni înainte fusese instalat pe puntea inferioară, dintre oamenii vechi rămăseseră doar Butorin și Șarîpov. Li se alăturară Gamankov, Ghetman și Megher. Tineretul stîrni pe

dată o zarvă plină de veselie. De la prima privire puteai ghici, fără teamă că vei greși, că veseli Ghetman și Megher au să-și cucerească laurii întietății în lungile seri de iarnă din preajma sobiței. Aveau în traistă atâtea povești și aventuri încât găseau la fiecare prilej câte un exemplu potrivit sau nu, din propria lor practică, astfel că și pe puntea inferioară se auzeau tot timpul hohote răsunătoare de râs.

Alferov își aduse lucrurile în cabina în care locuiseră pînă atunci Tokarev și Rozov. Aici se instală împreună cu el Nedzvetki. Este adevărat că în încăperea aceasta nu exista o sobiță, dar o încălzea burlanul sobei construite ad-hoc în careul ofițerilor.

Trofimov și Tokarev ocupară cabina mecanicului șef care stătuse nelocuită tot anul. Cu spiritul de gospodar, propriu mecanicilor, o aduseră destul de repede într-o stare cît se poate de bună și instalară aici o sobiță nouă.

Mai rămînea acum să pregătim o încăpere pentru Buinițki. Pe „Sadko” fusese nevoit să locuiască pe puntea inferioară comună, împreună cu întregul echipaj, deși îi era absolut necesar pentru muncă un ungher separat, unde să se poată concentra asupra calculelor lui.

Am demontat pereții despărțitori de scînduri și am unit cele două cabine, în care locuise cîndva primul ofițer, cu o a treia, în care mai înainte se afla cancelaria. Am obținut astfel un „apartament” respectabil, „alcătuit din trei camere”, pe care l-am pus la dispoziția lui Buinițki. Firește că acest „apartament” nu era prea vast : suprafața totală a celor trei cabine nu depășea 15 m², dar, totuși, Buinițki putea acum să lucreze liniștit.

Bekasov se aciuă lângă Buinițki. El ocupă cabina vecină care aparținuse mai înainte celui de-al doilea ofițer. Buinițki și Bekasov tăiară o trecere prin peretele despărțitor, unind astfel cele două cabine. Instalară o sobiță, își făcură repede rînduială prin apartament și după două-trei zile cabinele arătau de parcă locatarii lor locuiau în ele de o veșnicie.

Într-un mic ungher al cabinei lui Buinițki ei au așezat o masă de scris și un fotoliu. Aici era „biroul”, unde atîrnau prinse în cuie niște veșminte din piele de ren, un binoclu și un aparat fotografic. Un ventilator electric care stătea de multă vreme inactiv, amintindu-i proprietarului său despre binefacerile pierdute ale civilizației, servea ca ornament al cabinei.

Restul acestei încăperi era ocupat de un pat, de polițe cu cărți și de o sobiță.

În cabinele lui Bekasov și Buinițki își făcură pe dată apariția, pe măsuțe, carafe cu esență de răchițele pe care ei, spre deosebire de ceilalți membri ai expediției, o apreciau foarte mult.

Încăperea fostei cancelarii, la intrarea căreia atârnavă niște pături denumite pompos „portiere” era sanctuarul sacrosanct al tînărului nostru lucrător științific. Hotărîrăm să instalăm acolo cronometrele și pendulul reversibil „Wening Meines” destinat observațiilor gravimetrice. Pe „Sadko” aparatul acesta fusese instalat într-o încăpere neîncălzită, fiind supus unor fluctuații bruște de temperatură. Aici am izbutit să-l menținem la o temperatură relativ constantă de plus 9—12°C.

Toate aceste griji i-au preocupat pînă într-atîta pe oameni încît temerile și emoțiile recente au început să fie uitate destul de repede. Oamenii se înveseliră și nu mai amintiră de navele plecate. În toiul pregătirilor pentru cel de-al doilea iernat, Poleanski îmi înmînă cu un aer solemn o radiogramă transmisă de pe „Ermak”. Chipul lui exprima satisfacția cea mai deplină.

Am desfăcut blancheta și la capătul telegramei de lucru am citit post-scriptum-ul următor :

„Salutări întregului echipaj, îndeosebi lui Sobolevski și Poleanski. Cum se simt și cum le este moralul ? 3189 Șeveliov”.

Cît ai clipi mi-a răsărit în minte scena petrecută în urmă cu o săptămînă cînd Poleanski îmi adusese alte două radiograme transmise de pe „Ermak” care mă avertizau că aveam să rămînem în derivă. Mi-am amintit cîtă mîhnire îi pricinuise această înștiințare încercatului nostru radiotelegrafist, cum am stat de vorbă cu el despre viitor.

N-a trecut de-atunci decît o săptămînă...

— Vezi, Alexandr Aleksandrovici, cîtă grijă au de dumeata ?

Radiotelegrafistul zîmbi :

— Ce-a fost s-a dus. Cît pentru asta mulțumesc frumos !

Și se întoarse în cabina lui.

În seara zilei de 31 august a avut loc o întîmplare care a stîrnit multă zarvă la bord.

După o zi lungă și grea, echipajul își lua odihna meritată. Hotărîrăm să profităm de faptul că dinamul de la bord mai funcționa pentru a prezenta un film. Sala noastră de cinematograf constituia un obiect de mîndrie pentru responsabilul ei, Kolea Șarîpov (care îndeplinea totodată și funcția de operator cinematografic). Șarîpov ferea cu gelozie aparatul de proiecție de mîinile celorlalți și putea să prezinte fără încetare mereu aceleași filme al căror conținut îl învățasem în acest an pe de rost: „Crucișătorul Potemkin”, „Noi, cei din Kronstadt”, „Cursa în cosmos”, „Fiica partizanului”, „Vînători adevărați”, „Copiii căpitanului Grant”, „Registratorul de colegiu”¹, „Oraș luminos”, „Eroii Arcticii”, „Pe Donul liniștit”, „Fiul soldatului”, „Muierile din Riazan”, „Așa să fiți”, „Celiuskin”, „Întimplarea cu agrafele”, „Navigatorii curajoși”, „Marea și viața”, „Generalul Toptîghin”, „Evoluția corpurilor cerești”, „Slujba timpului”, „Prima dragoste”, „Cei doi Buldi”, „Djulbars”, „Ultimul număr de atracție”, „Pămîntul este însetat” și cîteva jurnale cinematografice din seria „Știința și tehnica”.

Din lista aceasta se poate deduce că majoritatea filmelor erau departe de a fi ultima noutate. Pentru noi însă era important însuși faptul că rulau filme. În felul acesta ni se părea că ne alăturăm lumii civilizate și cu o anumită doză de imaginație ne puteam închipui că strîmtul nostru careu al ofițerilor, cu aparatul care pîrîia și cu un ecran făcut dintr-un cearșaf era una dintre spațioasele săli de cinema din Moscova: „Udarnik” sau „Kolizei”.

Este adevărat că cinematograful nostru era mut, dar filmele rula cu acompaniament muzical: cîte unul dintre noi se așeza lîngă patefon, își alegea discurile preferate și le punea, neobosit, unul după altul. Pe ecran se perindau căzăcioaicele trușe din „Pe Donul liniștit” în acompaniamentul „Serenadei chinezești”, iar „Evoluția corpurilor cerești” rula în sunetele săltărețe ale „Merisorului”², sau altui cîntec, după gustul celui care era în seara respectivă de serviciu la patefon.

Cînd însă Șarîpov rula filmul de la coadă spre cap, spectatorii aveau senzații și mai tari: din orice film se obținea ceva nou — oamenii mergeau de-a-ndăratelea, trenurile

¹ Titlu de funcționar administrativ în Rusia țaristă — N. R.

² „Iablocika”, cîntec popular rus — N. R.

goneau năvalnic înapoi, obiectele nu cădeau ci se avîntau în sus, în pofida legii atracției terestre. Într-un cuvînt, fie-ne cu iertăciune dinspre partea regizorilor, izbuteam să facem din filmul cel mai serios o comedie veselă.

De astă dată reprezentația stîrnea un interes deosebit: cei șase boboci nu fuseseră încă niciodată în cinematograful nostru și pentru ei filmele mai păstrau prospețimea dintii. Celorlalți li se oferea posibilitatea rară de a vedea ce impresie produc filmele noastre uzate asupra unui nou-venit.

La ora 7 seara spectatorii ocupaseră locurile cele mai bune din careul ofițerilor. Am vrut să mă alătur lor, dar m-a biruit oboseala și m-am retras în cabina mea ca să trag un pui de somn vreo două ore, cît timp Kolea Șaripov avea să-i distreze pe oameni.

După cîtva timp m-a trezit o zarvă generală. Am auzit prin somn un foșnet și un zăngănit. Am deschis ochii și am văzut în ușă spinarea lui Andrei Gheorghievici; alerga cu pușca mea pe care o luase de pe covorul atîrnat deasupra patului.

— Andrei Gheorghievici, ce s-a întîmplat?

Dar ajutorul meu era deja departe. Pe punte bocăniră pașii zoriți ai echipajului. De acolo se auzeau strigăte, apoi răsunară împușcături răzlete de carabină. Trăgîndu-mi în grabă hainele pe mine, am alergat pe punte.

În întuneric se puteau zări cu greu trei urși care stăteau ghemuiți laolaltă îndărătul unei creste de gheață imense la vreo 75 m de navă. O femelă voinică, mișoasă își păzea puii care nu depășeau mărimea unui ciine de curte.

Unul dintre ursuleți părea să fie rănit. Șchiopăta și refuza să meargă. Mama, care nu pricepea ce pățise, îl împingea supărată. Paisprezece vînători înfierbîntați alergau spre urși, trăgînd la nimereală, deși cele trei fiare puteau să fie doborîte ușor de pe navă, dacă se ținea bine. În urma tuturor, răsufîind greu, alerga șontic-șontic, cu pușca mea, Andrei Gheorghievici, care mă lăsase dezarmat.

În cele din urmă ursoaica pricepu ce primejdie o amenința. Lăsîndu-și puiul rănit, începu să-l împingă pe celălalt și amîndouă fiarele porniră în galop în direcția opusă navei. În urma lor se zărea îndepărtîndu-se repede silueta pirpirie a prea stimatului nostru colaborator științific. Peste puțin toți trei dispărură din vedere.

Întîmplările se desfășurară într-un ritm extrem de rapid. Butorin și Alferov veniră în goană la bord cu fețe îngrijorate și alergară îndată înapoi ținînd în mîini frînghii.

— Să punem mîna pe urs! îmi strigă aferat din mers șeful de echipaj, care se transpusesese repede în rolul său obișnuit de vînător.

Apoi se auziră pe gheață strigăte, gîfîituri și urletul furios al ursului. Alferov, care trecuse în jurul ursulețului un laț fu doborît dintr-o singură lovitură a lăbuței lui de prunc și după o clipă ursulețul topăia pe trupul lui, pregătindu-se să-i plătească pentru glonțul ce i-l trimisese Șarîpov. Din fericire, vînătorii izbutiră să-l salveze pe al treilea mecanic și să prindă fiara cu arcanul.

După ce-i legară labela din spate, tîrîră la bord, triumfători, fiara care urla și se împotrivea. Acum medicul ajunsese personajul principal al acestei întîmplări. El sondă cu o înfățișare imperturbabilă rana adîncă a pacientului care urla supărat și căuta cu tot dinadinsul să-și muște tămăduitorul cu dinții lui tineri și ascuțiți, și puse diagnosticul:

— Rana este serioasă, dar sînt șanse de vindecare.

Din păcate, prizonierul nostru se comportă cît se poate de rău. Refuză cu îndărătnicie să se atingă de mîncare și urla și gema atît de jalnic, încît chiar și oamenii cu inima cea mai dură se înfiorau. Cățelușii Jerry și Ldinka, pe care ni-i dăruiseră tovarășii de pe „Malîghin”, îi țineau isonul, zbătîndu-se în cușcă. În cele din urmă, pe la orele 3 dimineța am dat dispoziții să fie răpus ursulețul și un glonte de carabină îl eliberă de chinuri. Regretam cu toții că se întîmplase așa: dorisem să facem din el o a doua Mașka.

Urșii ceilalți scăpaseră de urmărire. Buinițki care alergase după ei se întoarse cu mîinile goale, ud, ciufulit și inciudat: descoperirăm că în înflăcărarea pasiunii sale vînătorești uitase să-și încarce din nou carabina și alergase astfel fără rost după fiare printre crestele de zăpadă. Dacă urșii ar fi știut că furiosul lor urmăritor era dezarmat!

Astfel, cea dintîi vînătoare de urși se sfîrși lamentabil. Sute de kilograme de carne proaspătă, minunată, fuseseră definitiv pierdute, deși veniseră singure aproape de-a dreptul în frigare: curioși, urșii veniseră chiar lîngă navă ca să vadă mai bine ciudatul obiect care apăruse pe neașteptate pe domeeniile lor.

Bucătarul nostru, care ieşise ca să respire aer curat, înmărmurise de uimire în faţa acestei privelişti. Repezindu-se spre careul ofiţerilor, el întrerupsese reprezentăţia strigînd: „Urşii!” Oamenii au alergat pe punte şi... au alungat fiarele sperîindu-le.

Se cuvine să arăt că prima vînătoare a produs o impresie atît de puternică asupra visătorului nostru bucătar, încît a scris o poezie închinată celor trei urşi pe care-i văzuse întîia oară în viaţa lui. Prietenii săi s-au străduit mult timp să-l înduplece să-şi ţină opera în secret. Dar simţămintele s-au dovedit a fi mai puternice şi după un an şi jumătate, cînd au sosit la Moscova, a dat totuşi citire operei sale *Poemul urşilor* la banchetul de la Uniunea scriitorilor.

După prima vînătoare am dat un ordin prin care stabileam următoarele reguli de conduită:

1. De îndată ce se iveşte vreo fiară, să se raporteze numaidecît comandantului.

2. Nimeni n-are voie să coboare pe gheaţă fără autorizaţie, să deschidă focul prea devreme şi să sperie fiara.

3. Focul trebuie tras în mod organizat, la comandă.

Regulile acestea au fost respectate cu stricteţe şi peste puţin timp ni s-a oferit prilejul de a ne completa proviziile cu noi resurse de carne de urs.

A venit luna septembrie. Zilele se făceau tot mai scurte. Ne pregăteam să terminăm pregătirile pentru iernat. Viaţa intra treptat pe făgaşul ei. Iată-o oglindită în însemnările zilnice:

„1 septembrie. Astăzi toată ziua suflă un vînt răcoros dinspre est şi sud-est. Putem să ne aşteptăm la o deplasare a gheţurilor...

La Moscova pesemne că mai este cald de tot, pe cînd aici grosimea gheţii tinere din adînciturile acoperite cu zăpadă atinge 5,5 cm. Sloiurile de gheaţă sfărîmicioasă plutind pe apă, formate în cursul manevrei, s-au lipit prin îngheţ.

Toată ziua s-a muncit la amenajarea încăperilor interioare. Pregătirea navei pentru iernat este în toi. După ce s-a dat afară apa din cele două căldări, canarisirea navei la babord a crescut pînă la 5,5°.

Cu prilejul Zilei internaţionale a tineretului nava a fost pavoazăată de dimineaţă cu pavilioane. După lucru a avut loc o adunare comsomolistă deschisă. Am expediat următoarea telegramă ziarului «Komsomolskaia Pravda»:

«Din Nordul îndepărtat, membrii expediției de pe «Sedov» salută tineretul Uniunii Sovietice, pe eroicii tineri luptători din Spania și China care luptă pentru revoluție în lumea întreagă».

Seara am organizat un concurs de tir. După aceea, bucătarul a servit o cină festivă. Tratația principală o alcătuiau biftecurele din carnea ursuleșului. Carnea este uimitor de fragedă, nu are de loc miros de pește și cum bucătarul nu s-a zgîrcit să dea cartofi proaspeți pentru garnitură, tratația a fost grozavă.

2 septembrie. 83°11',0 latitudine nordică, 137°35' longitudine estică. M-am trezit la orele 3 noaptea din pricina unor zguduiri ușoare. Am ieșit pe puntea superioară și am constatat că gheața presează asupra navei la tribord. M-a întâmpinat carnicul — Buinițki. Acum avea o nouă specialitate, aceea de marinar. Buinițki a raportat oarecum zăpăcit că n-a apucat să slăbească prima cu care nava era legată și aceasta s-a rupt.

Deoarece sloiurile de gheață care pluteau în jurul navei se lipiseră de fundul ei din cauza înghețului am hotărît să nu mai legăm nava cu parime.

Slabe zdruncinături au mai continuat pînă la orele 6 dimineața. Apoi totul s-a potolit. În urma presiunilor, canarisirea la babord s-a accentuat. Acum «Sedov» se afla înclinat cu 7,5°. Nu este prea comod să așezi la iernat o navă cu un asemenea grad de canarisire.

Pentru a o aduce la chilă dreaptă, am cărat toți cărbunii din buncăre în tribord, fără nici un rezultat. Mîine o să încercăm să folosim amonaliul — trebuie să degajăm nava dintre sloiurile care s-au lipit din cauza înghețului sub corpul ei. Poate că atunci nava își va reveni.

Butoaiele cu carburanți au fost transportate la pupa și acoperite cu multă grijă cu saltele, pentru ca nu cumva o scînteie sărită de la vreo sobă să provoace o nenorocire. Am așezat ancora la locul ei și am fixat-o bine. Bigile și vinciul de ancoră au fost deja curățate și au fost pregătite pentru iernat. Ne pregătim în linii mari pentru iernat.

Buinițki și Sobolevski au instalat astăzi mira pentru viitoare observatii referitoare la creșterea gheții. În adînciturile acoperite cu zăpadă, grosimea gheții de apă dulce a ajuns la 7,5 cm.

3 septembrie. Dată memorabilă. La orele 22, după o lungă zi de muncă, am convocat un miting, la care am pus în discuție și s-a adoptat textul unui angajament colectiv pe care l-am luat față de partid și guvern.

Mitingul s-a desfășurat într-o atmosferă de mare însuflețire. Oamenii au vorbit din adîncul sufletului, din inimă, spuneau ceea ce gîndeau. Au vorbit cel mai mult despre o mai bună organizare a muncii, despre asigurarea securității navei și a unui aport maxim pentru știință.

Toți sînt bine dispuși și plini de însuflețire ca niște ostași care au depus jurămîntul.

4 septembrie. De două zile și două nopți ne luptăm împotriva canarisirii navei. Am efectuat numeroase explozii și concomitent am transportat cărbunii în tribord. N-am ajuns la nici un rezultat — nava stă aplecată la babord de 8°.

După cină am organizat o campanie de șoc — am cărat toate încărcăturile în tribord. În afară de aceasta am pompat apă în căldarea din tribord. Pe la orele 8 seara canarisirea a scăzut pînă la 5°. Apoi, cu o smucitură bruscă nava s-a redresat rămînînd canarisită numai cu 1°.

După două ore am dat afară apa din căldarea din tribord. Pe neașteptate, cu o nouă smucitură bruscă nava s-a canarisit de data asta la tribord cu 10°. Am pompat imediat apa în căldarea din babord, dar fără nici un rezultat.

Nava și-a pierdut complet stabilitatea. Vina o poartă pe semne sloiurile care s-au lipit de corpul ei din cauza înghețului. Fenomenul este cît se poate de neplăcut, căci la prima presiune a gheții poate avea consecințe nedorite.

Am primit telegrame de la comandanții navelor «Sadko» și «Malighin». Astăzi «Ermak» le-a scos dintre ghețuri. Staționează la marginea gheții și se aprovizionează cu cărbuni. În curînd se vor întoarce în patrie.

5 septembrie. 83°06',0 latitudine nordică. Iar ne luptăm împotriva canarisirii, fie transportînd cărbunii dintr-un bord în celălalt, fie pompînd apa pe rînd în căldarea din tribord și în cea din babord.

Nava a oscilat de cîteva ori dintr-un bord în celălalt ca un «hopa-mitică», iar apoi și-a cîștigat stabilitatea necesară oprindu-se la o canarisire de 2° la babord. Ar fi fost o fericire dacă nava ar fi înghețat în poziția aceasta.

S-a împărțit întregului personal îmbrăcăminte calduroasă — fiecăruia cîte un complet de blană și cîte o pereche

de cizme din blană de ren. În afară de aceasta, fiecare a mai primit o căciulă de blană, un costum vătuit, ciorapi și mănuși călduroase. Acum oamenii au să întâmpine gerul bine pregătiți.

Astăzi am făcut o bucurie membrilor echipajului venit de pe «Ermak», prezentându-le o nouă realizare a noastră — am făcut foc în baie. Aceasta a plăcut tuturor foarte mult. Cred că nici cei care au făcut parte din echipajul lui «Fram» și nici cei de pe «Jeanette» nu au avut o asemenea plăcere.

N-am izbutit pînă acum să ascultăm Moscova. La ora cînd funcționează posturile de radio din capitală noi dormim. Am hotărît astăzi să schimbăm ceasornicul cu patru ore înainte, potrivit fusului 11. Atunci programul zilei noastre se va schimba și vom putea asculta emisiunile postului de radio «Komintern».

6 septembrie. Avem o mare bucurie! Astăzi am auzit glasul Moscovei. Este negrăit de plăcut să-i auzi după o lună întrerupere pe crainici.

Am aflat astfel că am sărbătorit Ziua internațională a tineretului cu cinci zile înainte de termen. Pe Marele Pămînt această zi este sărbătorită astăzi.

Nu ne-am pierdut cumpătul și am mai sărbătorit-o încă o dată, cu atît mai mult cu cît la 1 septembrie am avut zi de lucru și încă ce zi anevoioasă!

Am arborat pavilioanele și am întocmit un plan pentru desfășurarea festivității.

Am lucrat pînă seara: am instalat aparatul pentru determinarea gravitației, am despachetat și am procedat la o triere a alimentelor în așa fel încît să nu se strice în cursul iernii.

După lucru am convocat o adunare a întregului echipaj și am ținut o cuvîntare cu privire la sărbătoarea tineretului. După aceea s-a dat citire salutarilor ce ne-au fost trimise de pe Marele Pămînt.

Am organizat un concurs de tir cu carabinele, apoi ne-am fotografiat în grup. Din fericire, vremea era deosebit de frumoasă: era prima zi senină din ultimele două luni.

La cină am aflat că mai aveam încă un prilej de sărbătoare: azi este ziua de naștere a energicului nostru mecanic și organizator sportiv Serghei Dmitrievici Tokarev. A împlinit 32 de ani. În cinstea acestui eveniment i-am îngăduit lui Andrei Gheorghievici să împartă echipajului puțin vin.

Solemnitatea s-a încheiat cu prezentarea a două filme : «Așa să fiți» și «Fiul soldatului».

7 septembrie. După o întrerupere de șase luni am aprins pentru prima oară lampa pentru a-mi putea trece însemnările în jurnal.

Se apropie noaptea, se apropie iarna.

Astăzi suflă iar un vînt de forța 6(10,8—13,8 m/s) de sud sud-est. Viscolește. S-a depus un strat de zăpadă de 10 cm grosime.

Acum se poate spune cu siguranță : dacă «Ermak» ar fi întârziat cu o săptămînă, n-ar mai fi putut să răzbească pînă la caravană.

În tot cursul zilei, pe cînd parcurgeam listele de alimente, m-am gîndit cum să alcătuim mai bine un meniu pentru ca hrana să fie cît mai variată. Iată bunăoară meniul nostru pe o zi (aleg o zi la întîmplare) : dejunul — cacao cu lapte, brînză, o chiflă, vitamina C ; prînzul — ciorbă de pește sărat, conserve de carne de porc, piept prăjit cu fasole, ceai cu bomboane de ciocolată și cu biscuiți ; cina — ciorbă, ceai cu dulceață de caise, biscuiți ; ceaiul de seară — șuncă fiartă, ceai cu bomboane „Sibir”.

Am început să adunăm zgura din compartimentul căldărilor și o scoatem pe punte. O răspîdim pe puntea de oțel de deasupra bucătăriei pentru ca bucătarul să nu degere lingă plita lui. O să fie mai cald sub un strat gros de zgură.

«Festivalul cinematografic» continuă. Astăzi Șaripov a prezentat filmul «Copiii căpitanului Grant». De îndată însă ce vom termina punerea la păstrare a mașinilor și vom stinge focul de sub caldarina, va trebui să trecem la postul cel mare, căci nu vom arde combustibil numai de dragul cinematografului.

Pentru a menține pe navă mai multă curățenie și ordine am introdus serviciul de planton. Vor face de serviciu, pe rînd, toți membrii echipajului — fiecare cîte cinci zile. Cel care este de serviciu trebuie să deretice prin careul ofițerilor și să aprindă focul din sobiță, să servească mesele, să spele vasele. Andrei Gheorghievici a alcătuit graficul acestui serviciu.

Astăzi a fost de planton Bekasov. A dereticat foarte sîrquincios coridoarele, careul ofițerilor și a spălat vasele, însă rolul de ospătar nu-i place de loc și ne făcea tot timpul să așteptăm felul următor în timpul prînzului. Nu s-a aco-

modat deocamdată nici cu sobița — focul se stinge tot timpul. Dar nu face nimic, are să se deprindă și cu treburile acestea.

Undeva în Marea Siberiei răsăritene în clipa de față se află în derivă nava «Ost». N-au apucat s-o degajeze dintre ghețuri și echipajul acestei nave mici se află aproape în aceeași situație cu a noastră. Le-am trimis astăzi o telegramă, propunându-le să stabilem legătura prin radio. Ne vom susține moralul reciproc.

8 septembrie. Am consacrat ziua întocmirii unei liste a rezervelor necesare pentru eventualitatea unui pericol iminent. Este o treabă serioasă și de răspundere. De felul cum o vom organiza vor depinde multe.

Iată din ce este formată o asemenea rezervă alimentară pe o perioadă de cinci luni și care a fost depozitată pe gheață :

1. Ciocolată 40 kg	17. Crupe de hrișcă . 80 kg
2. Biscuiți 250 kg	18. Tomate — 1 bor-
3. Făină albă 30% . 150 kg	can de 3,5 kg
4. Spirt de vin . . . 60 litri	19. Conserve de car-
5. Afumături de	ne cu legume . 192 borcane
carne 50 kg	20. Scrumbii la butoi 100 kg
6. Lapte condensat . 500 borcane	21. Unt 180 kg
7. Zahăr 240 kg	22. Ulei — 2 butoaie. 150 kg
8. Vitamina C . . . 18 kg	23. Sare 75 kg
9. Cacao 15 kg	24. Ceai 5 kg
10. Mazăre 40 kg	25. Cafea 15 kg
11. Orez 100 kg	26. Bomboane . . . 35 kg
12. Conserve de	27. Coniac 20 sticle
carne 848 borcane	28. Țigări „Krasnaia
13. Brinză 100 kg	Zvezda” 1 ladă
14. Legume uscate . . 1,200 kg	29. Chibrituri . . . 1000 cutii
15. Ceapă uscată . . . 12 pachete	30. Săpun de toaletă 1 ladă
16. Fructe uscate . . 50 kg	

9 septembrie. Schimbare totală de decor! Ieri a fost iarnă, iar astăzi parcă a început vara. Vântul s-a potolit. Temperatura s-a urcat deasupra lui zero grade. În jur totul se topește. Pică de peste tot, cum pică la Moscova în aprilie de pe acoperișurile caselor. Atîrnă țurțuri.

Lă ora prinzului s-a arătat pe neașteptate soarele. Bui- nițki a izbutit «să-l prindă» o clipă, dar după aceea s-a ascuns și n-a fost chip să facem punctul ¹.

¹ Stabilirea latitudinii și longitudinii — N. R.

Toată ziua am împachetat în lăzi alimentele de rezervă. Mecanicii continuă demontarea conductelor și pregătesc mașina pentru iernat. S-a dat afară apa pînă la ultima picătură din tabulaturi pentru prevenirea înghețării lor.

Seara tîrziu am aflat pe neașteptate că aviatorul Kozlov a întreprins un zbor de recunoaștere în direcția noastră. S-a stîrnit dintr-o dată o însuflețire deosebită : pesemne că se va face încă o încercare de a-l scoate pe «Sedov» din derivă.

Kozlov n-a mai ajuns pînă la noi. Din cauza ceții a fost nevoit să aterizeze pe insula Kotelnii. Vaporul «Mossoviet», încărcat cu cărbuni continuă să staționeze la marginea gheții; așteaptă pe cineva.

Am primit informații neoficiale că nava amiral a flotei arctice sovietice, spărgătorul de gheață «Sibir» a primit dispoziții să încerce să ajungă pînă la noi. Sarcina este foarte grea, căci timpul nu este potrivit pentru o asemenea cursă. Dar... ce-ar fi dacă un nou dezgheț i-ar îngădui într-adevăr să ajungă pînă la noi ?

10 septembrie. Deocamdată n-avem nici un fel de informații care să confirme plecarea navei amiral a flotei arctice sovietice, de aceea ne continuăm pregătirile pentru iernat. Astăzi am presărat zgura din compartimentul căldărilor pe duneta ¹, deasupra postului echipajului.

Multă bătaie de cap ne procură observațiile meteorologice. Kozlov cere să-i comunicăm starea vremii din oră în oră prin radio — arde de nerăbdare să zboare înapoi și noi, firește, nu avem nimic împotrivă.

Continuă să sufle un vînt de sud. Astăzi am izbutit, în sfîrșit, să stabilim coordonatele : 83°21', 8 latitudine nordică, 138°05' longitudine estică, iar în ultimele opt zile am derivat 10 mile drept spre nord. Dacă lucrurile vor continua tot așa, curînd vom «trece» paralela 84 și acolo îi va fi cam greu să ajungă chiar și navei amiral a flotei arctice sovietice cu cei 10 000 de cai putere ai săi.

Traiul nostru se organizează cu încetul. În orele de răgaz ne procură o plăcere deosebită noile plăci de patefon aduse de «Ermak». Ascultăm cu mult interes concertele transmise prin radio de la Moscova.

Astăzi a mai avut loc la noi încă un concert, unic în felul lui : a debutat trioul patrupedelor, ceea ce i-a făcut să

¹ Punte mică la pupa navei, deasupra copastiei — N. R.

se prăpădească de ris chiar și pe cei mai flegmatici dintre membrii echipajului.

Cunoștințele cățeilor noștri Jerry și Ldinka, născuți printre gheturi din căteaua Mașka, sînt extrem de reduse și din această cauză manifestă o vie curiozitate pentru tot ce văd nou la bord. Și iată că astăzi cînd m-am dus la «ferme de porci» aflată între punte, unde Ghetman îi hrănește cu grijă pe cei doi porci căpătați de la echipajul de pe «Ermak», Jerry s-a ținut scai de mine și s-a strecurat în cotineată.

Grăsunii mătăhăloși l-au întîmpinat neprietenos pe oaspe și cînd Jerry a încercat să se hîrjonească cu ei a fost cît pe aci s-o plătească cu viața. Un porc îl și înhățase pe Jerry de coadă cînd am sărit și l-am salvat pe nefericitul cățeluș.

S-a pornit o hărmălaie nemaipomenită care a răsunat pe întreaga navă. Acum căteii noștri se tem cel mai mult pe lume de porci și tresar cînd le aud grohăitul.

11 septembrie. Aproape toată ziua i-am transmis din oră în oră buletinul meteorologic lui Kozlov, dar în zadar: în cele din urmă zborul lui a fost contramandat.

Am hotărît să facem mîine zi de odihnă, deoarece am muncit fără întrerupere timp de 18 zile.

Astăzi am avut o nouă surpriză: au început deplasări neînsemnate ale gheții și nava s-a canarisit imediat la babord. Înclinarea a atins 12° .

Am început din nou să manipulăm cărbunii și apa și am izbutit, cu chiu cu vai, să reducem canarisirea pînă la $4,5^{\circ}$.

12 septembrie. Astăzi am făcut cartul 0—4. În limbajul marinăresc cartul acesta se numește «ciinele», pentru că între aceste ore simți cu deosebire nevoia să dormi. Dar mie nu-mi arde de somn: ochiurile de apă au început să se mărească. Vîntul care suflă din partea de sud a orizontului se întetește. Astăzi a atins aproape forța furtunii — forța 8 ($17,2$ — $20,7$ m/s). Din cînd în cînd se cerne o ninsoare amestecată cu ploaie. Gheața din adînciturile acoperite cu zăpadă și din apa sărată se topește.

Spre dimineață, la tribord gheața s-a depărtat de navă și a apărut apa pînă la o distanță de 2—3 m de bordaj. Așadar a început serios dezghețul. Cît vezi cu ochii se întinde o puzderie de ochiuri mici de apă. Un canal mare se întinde de la sud-est spre vest. În partea de sud-vest a orizontului se văd pe cer pete întunecate, un indiciu cert că acolo se află ape libere.

De la orele 2 după-amiază au început lucrările de minare la tribord ; am încercat să degajăm corpul navei de gheața lipită de el, dar fără rezultat.

Într-unul din ochiurile de apă am observat o focă siberiană, dar nu s-au găsit vînători care să-și facă de lucru cu ea. Seara am vizionat filmul «Eroii Arcticii».

În seara zilei de 13 septembrie, pe cînd ne aflam la 83°25'6 latitudine nordică și 140°20' longitudine estică, am primit comunicarea oficială că spărgătorul de gheață «Sibir» a pornit spre noi ca să ne elibereze dintre ghețuri. A doua zi dimineața radiotelegrafistii au recepționat de pe spărgătorul de gheață o indicație mai concretă :

«Pregătiți mașina, așteptați indicații pentru ridicarea presiunii la căldări».

Această comunicare a schimbat brusc ritmul nostru de viață obișnuit care începuse să se statornicească : abia pregătisem mașina pentru iernat, abia ne-am deprins cu ideea unui al doilea iernat și deodată reîncepe totul de la capăt.

Starea gheții era cît se poate de bună. În seara zilei de 15 septembrie, cu o vizibilitate pînă la 3 mile la orizont pe cer se vedea clar de la nord-vest, trecînd prin vest pînă la sud o pată întunecoasă, care reflecta apa. Peste tot se zăreau ochiuri de apă mai mari sau mai mici. Nici chiar «Ermak» nu avusese asemenea condiții bune în ce privește gheața în timpul drumului pe care-l efectuase spre caravana în derivă.

Noul și puternicul spărgător de gheață avea acum mult mai multe șanse de reușită, deși în ultima lună și jumătate fuseserăm derivați cu aproape 20 mile mai spre nord. Cum am fi putut însă să-l urmărim, fără cîrmă ? Era nevoie de ajutorul unei a doua nave : un spărgător de gheață ar croi drumul printre ghețuri, iar celălalt l-ar remorca pe «Sedov».

La întrebarea ce ne-o pusesse cu privire la starea navei noastre am comunicat comandantului spărgătorului de gheață «Sibir», următoarele :

«Nu putem naviga singuri deoarece nu putem guverna. Cred că în situația actuală scoaterea noastră din ghețuri cu ajutorul unui singur spărgător de gheață este anevoioasă și chiar imposibilă. Scoaterea cu ajutorul a două spărgătoare de gheață în condițiile actuale nu prezintă mari dificultăți».

Ni s-a răspuns la 17 septembrie printr-o telegramă care a ridicat și mai mult moralul echipajului :

«Continuăm ambarcarea cărbunilor de pe «Mossoviet». Seara voi porni spre nord. Am primit dispoziții de la Schmidt să mă îndrept spre «Sedov» însoțit de încă un spărgător de gheață. Ne va însoți «Litke». Acesta se aprovizionează cu cărbuni de pe «Ermak» pentru drumul care urmează să-l facă spre insulele «Komsomolskaia Pravda».

Ni se trimitea în ajutor floarea flotei spărgătoarelor de gheață. Simțeam aievea marea grijă pe care ne-o arăta patria și ne simțeam extrem de recunoscători față de ea. Câte griji și bătaii de cap pricinuiser deja iernatul nostru în derivă !

Iată expresia materială a acestei griji : puternica navă amiral a flotei sovietice de spărgătoare de gheață pornea în ajutorul nostru.

La bordul lui «Sedov» era totul în fierbere. Mecanicii pregăteau mașinile. Echipajul de punte făcea iarăși ordine în toate încăperile navei, curăța și pictura vaporul, pregătindu-se să-i întâmpine cum se cuvine pe oaspeții dragi.

Munca avea spor. La 16 septembrie am mobilizat întregul echipaj pentru umplerea cu apă a caldarinei : hotărâsem să ridicăm presiunea la ea pentru ca apoi să alimentăm cu apă căldările principale și să punem în funcțiune vinciul de ancoră și bigile. Am scos afară pompa de incendiu, am tras furturile din compartimentul mașinilor spre cea mai apropiată groapă cu apă din zăpadă topită (apă dulce) și am început să pompăm, împărțiți în trei schimburi, care se succedau la fiecare 15 min.

Dorind ca schimburile să se succedă într-o anumită ordine, Butorin a adus un ceasornic deșteptător și l-a așezat pe gheață. După fiecare 15 min răsună țîrîitul lui și schimbul următor se apuca de treabă. Cei care părăseau lucrul puneau iar în funcție declanșatorul soneriei.

După două ore și 15 min de muncă neîntreruptă caldarina a fost umplută cu apă.

La 17 septembrie (83°29',5 latitudine nordică și 142°16' longitudine estică) s-a aprins focul la caldarină. A doua zi mașina era, în linii generale, gata de funcționare. Mecanicii au montat la loc caloriferul. A fost pus în funcțiune dinamul diesel și transmiteam relevante radiogoniometrice spărgătoarelor de gheață care înaintau spre noi. Am ridicat iar

ancora pe punte și am eliberat nărilor lanțului de ancoră pentru trecerea remorcii.

La 23 septembrie au fost terminate ultimele pregătiri de drum: am strâns burlanele sobițelor, am pus bărcile pe cava-leți¹, într-un cuvânt am făcut rînduială pe punte și în cabine. «Sedov» era gata să ridice presiunea la căldări la cea dintîi dispoziție primită.

Între timp însă starea gheții s-a schimbat brusc din cauza schimbării vîntului, iar speranțele noastre de a fi eliberați curînd dintre ghețuri au început să se spulbere repede.

Deja la 19 septembrie au început să apară primele indicii, presiunea gheții reîncepe. Vîntul de forța 7 /13,9—17,1 m/s/, care sufla de la sud, a pus ghețurile în mișcare și un sloi mare a izbit nava cu atîta putere în tribord în dreptul gurnei² încît parîma de la pupa s-a rupt ca o ață. Cea mai mare parte a ochiurilor de apă au dispărut. Cu toate că vîntul bătea de la sud, temperatura a scăzut și a început să se formeze iar gheață tină. Din păcate, noua «vară» s-a dovedit a fi foarte scurtă. În același timp eram purtați cu repeziciune spre nord. La 17 septembrie ne aflam la 83°29',5 latitudine nordică, iar la 22 septembrie ne aflam deja la 83°56',5.

În regiunea în care navigau «Sibir» și «Litke» care ne veneau în ajutor nu s-a constatat la început nici o schimbare în starea ghețurilor. Recepționam telegrame pline de speranțe — navele înaintau spre nord printre ghețuri rărîte de forța 4 și mici sfărîmături provenite din banchize. Dar la 22 septembrie s-a produs și acolo o schimbare bruscă a situației. Ajungînd pînă la paralela 81, spărgătoarele au nimerit între ghețuri atît de masive încît nu puteau să le biruie nici chiar nave de talia celor care ne veneau în ajutor. Spărgătorul de gheață «Sibir» ne-a comunicat prin radio, la miezul nopții de 22 septembrie:

«Gheață de forța 10. Banchize masive. Ninge. Înaintăm cu o viteză de două noduri»³.

¹ Suporturi din lemn, avînd o formă specială, fixate pe punte pentru așezarea bărcilor pe ei — *N. R.*

² Partea curbă a bordajului în zona unde bordajul fundului se unește cu cel lateral — *N. R.*

³ Unitate de măsură cu care se măsoară viteza navelor, egală cu o milă pe oră, adică cu 1 853 m/h — *N. R.*

În ziua aceea ne-am reluat munca de pregătire pe gheață a rezervelor pentru eventualitatea unui pericol. Deși spărgătoarele de gheață erau foarte aproape de noi, chiar prin preajma noastră, era greu să mai sperăm că ne vom mai întâlni cu ele.

La 23 septembrie Efremov, Butorin, Șarîpov și Ghetman au pornit pe jos în recunoaștere. Le-am propus să caute un teren de aterizare propice pentru eventualitatea sosirii vreunui avion de pe bordul lui «Sibir». Cercetașii au cutreierat banchiza mai mult de patru ore, dar n-au găsit nimic potrivit. Doar într-un loc au izbutit să descopere un teren relativ neted, lung de 400 și lat de 200 m.

Peste tot dădeau de canaluri, dar nu apăreau ochiuri de apă înghețată. Abia spre sud-vest, la o depărtare de aproximativ 2 mile de navă au găsit o suprafață acoperită cu gheață tină.

În ziua aceea am transmis următoarea radiogramă comandantului navei amiral :

«Nu se observă îmbunătățiri vizibile în regiunea în care staționează nava «Sedov». Gheața este sudată, aproape că nu există ochiuri de apă. Deplasări continue ale gheții».

Între timp, spărgătoarele de gheață «Sibir» și «Litke» au înaintat spre nord pînă la paralela 83. Într-un interval de aproximativ o lună spărgătoarele de gheață sovietice au bătut a doua oară recordul mondial de navigație la latitudini mari ! Ele se aflau la 60 mile depărtare de noi în direcția sud-est. Dar aceste mile erau cu desăvîrșire impracticabile și spărgătoarele de gheață au fost obligate să se întoarcă spre sud. La 24 septembrie, orele 9 și 40 min comandantul spărgătorului de gheață amiral ne comunică :

«Gheață sfărîmată în blocuri mari de forța 7. Ceață. Am primit dispoziții să mă întorc. Mă îndrept spre capul Celiuskin».

Ca un făcut, la ora aceea în regiunea navei «Sedov» situația a început să se îmbunătățească din nou. Gheața a început să se topească și nava s-a pomenit în apă liberă. La tribord sloiurile mici s-au depărtat de navă și chiar la babord, pe banchiza masivă pe care pusesem ochii ca bază pentru provizii în caz de avarie gravă a apărut un canal. Printre norii subțiri se strecurau razele soarelui. La aceeași înăl-

time strălucea o neobișnuită iluminatie cerească — era un soare fals.

Eram mîhniți că spărgătoarele de gheață se îndepărtau spre sud. Dar înțelepciunea birui furia de o clipă ce ne cuprinsese. Înțelegeam că nu se putea, pe o vreme atît de înaintată, să se riște reținînd spărgătoarele de gheață la latitudini record. Conducerea Direcției Generale a Căii Maritime de Nord procedase just rechemîndu-le la 24 septembrie.

Cînd am primit telegrama informîndu-ne că spărgătoarele de gheață s-au îndreptat spre sud am transmis prin radio echipajelor lor urarea de a naviga în bune condiții, de a se odihni bine și am început să ne pregătim a treia oară de iernat.

În ziua aceea, «Sedov» se afla la paralela $83^{\circ}55'$, și pe meridianul $140^{\circ}28'$. Pe zi ce trecea, vînturile ne purtau tot mai departe spre latitudini neexplorate".

ÎN LUPTĂ CORP LA CORP CU GHEȚURILE



ZIUA DE 26 SEPTEMBRIE 1938
nu s-a deosebit cu nimic de celelalte. Nimic nu prevestea vreun eveniment extraordinar: vremea era calmă, nu sufla nici un vînt și ghețurile erau relativ liniștite. Doar din cînd în cînd bucățile de gheață din banchizele mai apropiate pluteau agale dintr-un loc într-altul, zgîriind bordajul navei. Ne obișnuiserăm de mult cu asemenea mici deplasări și nu ne îngrijorau cîtuși de puțin. Lucrările de la bord urmau cursul. După plecarea celor două spărgătoare de gheață, „Sibir” și „Litke”, spre sud, viața se reorganiză repede în vederea pregătirilor pentru iarnă. După ce mi-am terminat cartul la ora 8 seara, am notat în jurnalul de bord:

„Orele 16. În apropierea navei se observă o presiune a gheții. Orele 18. Gheața se topește. A fost terminată pregătirea pentru punerea mașinii la iernat. Aburul a fost oprit și focul de la caldarină stins”.

Acum puteam să mă duc în careul ofițerilor și să mă răsfaț bînd ceai. Ce se poate compara cu o asemenea plăcere după o ședere îndelungată în frig și umezeală?! Ceainicul pîntecos fierbe zi și noapte pe sobița fierbinte, iar bomboniera este în permanență plină cu bomboane. Mușamaua de pe masă

a fost spălată curat de planton. Lampa cu petrol este potrivită bine. Nici un curent de aer nu trage de nicăieri. Picioarele nu degeră. Se înțelege deci că în serile petrecute în preajma sobitei din careul ofițerilor se întâlneau totdeauna cîțiva amatori de ceai rusesc aromat.

Și de astă dată s-a adunat foarte repede un grup. Lîngă mine s-a așezat doctorul și Andrei Gheorghievici. Ceainicul a făcut primul tur, au zăngănit lingurițele în pahare și s-a încins o convorbire lungă și domoală despre tot felul de lucruri.

În seara aceea discutam despre romantismul mării. Andrei Gheorghievici și cu mine ne-am început cariera de navigatori în același port și pe aceeași navă — vaporul „Indighirka”, care fusese afectat Vladivostokului. Nu numai noi, ci și alți zeci de comandanți și ofițeri de punte își amintesc cu duioșie de bătrîna și glorioasă „Indighirka”, care le slujise drept cea dintîi școală.

Andrei Gheorghievici a pornit în primul voiaj în 1924, iar eu cu cinci ani mai tîrziu. De atunci a curs multă apă pe gîrlă; în anii care s-au scurs am avut prilejul să lucrez pe multe nave, să călătoresc pe multe mări și să vizitez numeroase țări. „Indighirka” nu mai naviga de mult, fiind trecută în rezervă pentru anii sluiți. Dar primele impresii din tinerețe își păstrează totdeauna prospețimea. Ne aduceam aminte cu același entuziasm de strîmta punte inferioară pe care eram nevoiți să locuiesc atunci, ca și de morocănosul șef de echipaj care bombănea veșnic împotriva tineretului gălăgios, și de taifunurile care o jucau pe „Indighirka” ca pe o coajă de nucă precum și de azuriile mări tropicale.

Atît Andrei Gheorghievici cît și eu visasem din copilărie o viață plină de agitație, de luptă și de impresii mereu noi. Dar am fost, firește, nevoiți să aducem unele modificări ideii ce ne-o făcusem despre navigație din lectura romanelor de aventuri. Nu era de loc plăcut să bricuiești puntea sau să amarezi¹ încărcăturile pe punte în timpul furtunii. Ba chiar era foarte neplăcut, cînd șeful sever se dumirea că novicele, marinarul de rangul doi care pornise în prima lui călătorie, era destul de ageamiu în meserie.

¹ A lega un obiect la bord pentru a nu se deplasa în timpul furtunii — N. R.

În schimb, cită bucurie îi procura acestui novice încă necopt înmînarea, după cinci luni de practică, a carnetului nou-nouț de marinar, în care era tipărit negru pe alb în cîteva limbi că posesorul ei era marinar al flotei comerciale sovietice !

Carnetele noastre de marinar s-au ferfenițit, zeci de stampile sovietice și străine le-au împînzit paginile ; foștii marinari de rangul al doilea au devenit comandanți de nave, dar această perioadă romantică a familiarizării cu marea continuă să rămînă proaspătă în memorie și niciodată n-o să obosim amintindu-ne de ea.

Doctorul asculta cu atenție încuviințîndu-ne și spunînd că cel care a respirat o dată aerul tare, sărat, al mării, acela rămîne legat de ea pentru totdeauna.

Doctorul vorbea din proprie experiență : om de uscat prin excelență, care studiasse la Institutul de medicină din Leningrad, nimerise pentru prima oară pe puntea unei nave, plecînd în timpul vacanței într-o călătorie la bordul lui „Sedov” și, oricît de greu i-a venit din pricina iernatului neașteptat, n-a avut nici un chef să se despartă de mare.

Ceainicul fierbinte tocmai își încheia turul al optulea sau al nouălea, cînd am simțit deodată o smucitură puternică. Nava care era canarisită la babord cu 6° se îndreptă pe neașteptate, se cutremură și se canarisi la tribord. M-am trezit trîntit pe speteaza fotoliului. Văsăria zăngăni. Paharul o porni la plimbare pe masă și fu cît pe aci să mi se răstoarne pe genunchi. Auzirăm cunoscutul hîrșit aspru : sloiurile care pluteau zgîriau bordajul navei.

— Începe ! spuse pe un ton acru Andrei Gheorghievici. Cînd are să se depărteze în sfîrșit de noi banchiza asta blestemată !

M-am ridicat de la masă și m-am îndreptat spre cabină ca să mă uit la înclinometru¹. Mi-era destul de greu să merg : podeaua se ridicase ca o pantă. Pe mine, la fel ca și pe Andrei Gheorghievici, mă îngrijora foarte mult comportarea uriașului bloc de gheață, din care nu izbutisem de loc să degajăm corpul navei. După cum se știe, gheața este mai ușoară decît apa și de aceea sloiul uriaș în care stătea înfipt „Sedov” încă din iarna trecută încerca tot timpul să se ridice la suprafață.

¹ Instrument care servește la măsurarea unghiurilor verticale ale navei — N. R.

Cum însă înghețase lipindu-se strâns de corpul navei, nu izbutea să se ridice, dar la cea mai mică schimbare a presiunii acționa ca un vinci puternic și scotea afară din apă când un bord, când pe celălalt.

Așa s-a întâmplat și de data aceasta. A fost suficientă o presiune neînsemnată a gheții pentru ca să se schimbe canarisirea din babord în tribord.

Ajungînd în cabină am aprins un chibrit pentru a lumina inclinometrul. Indicatorul s-a oprit la cifra 18.

Am ieșit pe punte, am privit în jurul meu și am ciulit urechea. Era liniște, chiar prea multă liniște. Se spune că un sunet puternic poate să ucidă un om. Pot să vă încredințez că și tăcerea desăvîrșită poate să aibă un efect detestabil asupra omului. Îmbinată cu bezna unei nopți polare liniștea este de două ori mai apăsătoare : auzul se încordează în zadar căutînd să surprindă cel mai infim sunet, fișitul sau scîrțitul cel mai ușor, dar în jur totul este mort. Îți vine să tulburi liniștea, să ciocănești, să bocăni, să strigi. Dar ghețurile înghit glasul omului, așa cum înghite marea un grăunte de nisip și iar se lasă o tăcere deplină.

Un întuneric adînc învăluia pustiul de gheață. Deasupra lui „Sedov”, pierdut printre crestele de gheață se vedea un cer rece la fel de maiestuos, amenințător și străin ca înseși ghețurile. Albastru-închis deasupra, verzui pe la margini, liliachiu-violet jos de tot, cerul părea fantomatic și ireal ; doar spre sud, unde cerul își lua rămas bun de la ziua care se stingea, mija o geană trandafirie — o sfioasă închipuire a amurgului.

N-am stat mult pe punte, doar cîteva minute. Dar senzația apăsătoare de singurătate pe care liniștea și bezna mi-au strecurat-o în suflet în aceste minute mi s-a întipărit adînc în minte, de bună seamă pentru că peste puțin s-au petrecut pe navă întîmplări dramatice.

Ele s-au petrecut cu mult mai repede de cît este nevoie pentru a le istorisi.

Cînd m-am înapoiat în careul ofițerilor, l-am zărit pe al treilea mecanic, Vsevolod Alferov strecurîndu-se repede în cabina lui Nedzvetki. După o clipă, amîndoi o luară la goană pe coridor îndreptîndu-se spre compartimentul mașinilor. Știam că mecanicii noștri erau oameni serioși și că n-au să se apuce să alerge de pomană. De aceea am pornit pe dată în urma lor.

În compartimentul mașinilor spațios și rece era întuneric beznă. Doar în fund, în tribord pîlpîiau luminile slabe ale unor luminări și se legăna o lanternă cu petrol de tipul „liliac”. De acolo se auzeau venind strigăte, zăngănitul cheilor franceze și... susurul apei care pătrundea în navă — cel mai neplăcut și mai groaznic dintre sunetele pe care le cunosc marinarii.

Tot echipajul de la mașini era prezent.

L-am chemat pe mecanicul șef. Trofimov urcă în goană scara metalică.

Nu-i puteam zări în beznă chipul, dar chiar de la primele cuvinte am înțeles după intonație că în compartimentul mașinilor se întimplase ceva grav, deși mecanicul șef se străduia să vorbească cît se poate de calm.

El raportă :

— Din pricina canarisirii, orificiul de scurgere al instalației de răcire de rezervă a ajuns sub apă. Supapa de siguranță nu funcționează. Garnitura capacului a fost străpunsă. Acum o să stringem mai tare piulițele capacului și o să oprim pătrunderea apei.

Iar a început să curgă instalația de răcire de rezervă ! Mi-am amintit fără să vreau convorbirea avută cu Nikolai Rozov. Atunci, înainte de plecarea spărgătoarelor de gheață „Ermak” și „Sadko”, situația fusese identică : „Sedov” se canarisise cu 20° și pe sub capacul instalației de răcire a început să pătrundă apă.

L-am întrebat :

— Trebuie să mobilizăm tot echipajul ? Cu ce să vă ajutăm ?

Trofimov răspunse :

— Nu, nu, o să ne descurcăm singuri.

Mă rog, Trofimov avea dreptate : rîndul trecut mecanicii izbutiseră destul de repede să lichideze singuri pătrunderea apei. Dar o precauție în plus nu strică niciodată, astfel că am dat dispoziții să se aducă pompa de incendiu în compartimentul mașinilor. Pompa aceasta simplă trebuia demontată de cîte ori era transportată dintr-un loc într-altul, deoarece nu trecea prin ușile și coridoarele înguste.

După 15 min veni să mă caute Trofimov. Palid, mînjit cu ulei și cu funingine, el îmi spuse pe nerăsuflăte :

— Konstantin Sergheevici, nu putem opri cu cheile... Apa crește...

Aveam o singură soluție : să punem imediat în funcțiune dinamul diesel, să iluminăm compartimentul mașinilor, să așezăm pe capacul instalației de răcire o ladă de ciment, iar până atunci să scoatem apa cu pompa de incendiu. Așadar, mobilizarea întregului echipaj !

După ce i-am transmis lui Andrei Gheorghievici dispozițiile necesare, m-am dus repede în compartimentul mașinilor. Susurul apei se auzea mai tare. Era vădit că nava se canarisise și mai mult și o dată cu ea creștea și presiunea apei. Ajuns lângă instalația de răcire de rezervă, era ușor să vezi la lumina palidă a lanternei cu câtă furie năvăleau prin spărturile din garnitură șuvoaiele de apă care se deslușeau în lumina pilpiindă, inegală. Țișneau în formă de evantai în toate direcțiile, stropindu-i pe oameni. Mecanicii uzi, murdari, tot se mai căzneau să oprească torrentul, dar eforturile lor erau zadarnice. Se putea stabili din ochi că prin orificiul format oceanul turna 25—30 t de apă pe oră. La tribord apa ieșea deja de sub dușumea și plescăia neplăcut sub picioare.

După câteva minute întregul echipaj, cu excepția radiotelegrafiștilor, se afla în compartimentul mașinilor. Oamenii înțelegeau că era vorba de existența navei și fiecare muncea cu multă rivnă. Butorin și Gamankov poticnindu-se în întuneric cărau scinduri și saci cu ciment. Andrei Gheorghievici începu să pregătească cofrajul din jurul capacului nefast al instalației de răcire. Sobolevski, Buinițki, Ghetman și Megher au montat în câteva minute pompa de incendiu care fusese adusă cu ajutorul tuturor, au scos furtunul peste bord și au început să pompeze cu o energie turbată apa care se aduna repede pe fundul navei. Peste puțin li se alătură și Bekasov. El îmi strigă din fugă :

— În cabina de radiotelegrafie s-au mutat din loc acumulatorii și s-au întrerupt contactele ! Dar acum este totul în ordine.

Am ieșit pe punte ca să verific gradul de canarisire și să transmit un raport despre cele întâmplate la Moscova.

Acul inclinometrului înainta mereu. Deasupra ghețurilor domnea aceeași tăcere apăsătoare pe care o tulbura doar tînguital jalnic al ciinilor : Jerry și Ldinka, care coborîseră pe gheață ca să se joace, se treziseră că nu se mai puteau urca la bord, deoarece din cauza canarisirii, pasarella se ridicase mult deasupra banchizei. Cățeii nu se puteau dumiri ce se întîmplase și urlau jalnic cît îi ținea gura cu boturile ridi-

cate în sus și cu ochii ațintiți spre pasarela care le devenise inaccesibilă.

— Ca după mort, rosti un glas supărat.

M-am întors și l-am zărit pe Poleanski.

El examina lăzile cu rezervele de provizii pentru eventualitatea unui naufragiu.

— La dumneata este totul în ordine ? l-am întrebat.

— Sint gata. Pot să transmit.

— Și cum stai cu stația de radio de rezervă ?

— Uite-o aici, în lăzile acestea. Sint grozav de grele. Cine știe, poate că o să trebuie să coborîm și n-o să mai apucăm să le cărăm.

Am mișcat lăzile. Erau într-adevăr foarte grele. M-a fulgerat un gând : poate că era cazul să începem transportarea pe gheață a acestor rezerve ? Pentru aceasta trebuia să iau oameni de la munca pe care o efectuau în compartimentul mașinilor, ceea ce însemna să lăsăm nava în voia sorții și s-o osîndim la o pieire sigură.

Nu, încă era prematur să părăsim nava. Într-o atare situație lucrul cel mai grav era panica. Trebuia să folosim toate mijloacele pentru salvarea navei.

M-am dus împreună cu Poleanski în stația de radiotelegrafie. În timp ce el punea în funcțiune aparatul de emisie și chema stația de la capul Celiuskin, am scris în grabă la lumina opaițului cu petrol o informare către Direcția Generală a Căii Maritime de Nord :

„Orele 23. În urma presiunii locale nava s-a canarisit la tribord 18 grade. Stop. Supapa de scurgere peste bord a instalației de răcire de rezervă a început să permită pătrunderea apei de asemenea capacul instalației de răcire. Stop. Apa a început să pătrundă în interiorul navei orele 23 și 15 min gheața s-a topit canarisirea a început să crească simțitor de asemenea datorită presiunii mari pătrunderea apei a crescut. Stop. Am început scoaterea ei cu pompa de incendiu, așez ladă ciment. ”

Am întins foaia de hirtie radiotelegrafistului. El lovea fără încetare în manipulator. Chipul îi era serios, buzele strîns lipite.

Ce s-a întîmplat ?

— Capul Celiuskin nu răspunde, spuse el cu răsuflarea întretăiată. Transmit o chemare generală.

Situația se complica : dacă nu izbuteam să informăm Marele Pămînt despre avarie, puteam să ne așteptăm la tot

soiul de neplăceri. Doar pe clipă ce trecea canarisirea creștea : sloiurile care se împrăștiaseră eliberaseră deodată nava, lăsându-i libertate de acțiune. Lipsită de sprijin, nava depindea acum numai de apa care pătrundea în compartimentul mașinilor : cu cât apa creștea, cu atât canarisirea se mărea și cu cât înclinarea era mai mare, cu atât mai puternică devenea presiunea apei.

Lucrările de salvare erau îngreuiate prin faptul că nu izbuteam cu nici un chip să obținem lumina electrică. De obicei, dinamul diesel era pus în funcțiune foarte repede. Acum însă ca un făcut motorul făcea nazuri.

Acest agregat destinat pentru cazuri excepționale se afla pe punte adăpostit într-o gheretă de scinduri. Serghei Tokarev atîrnă într-un cui lanterna care lumina slab și începu să-și facă de lucru cu pompa — din pricina înclinării ea refuza să dea apă pentru răcirea cilindrului. Vrînd să-i vin în ajutor, am pus mîna pe un ghiordel¹ și am început să car apă din tancul care se afla pe puntea bărcilor. Devenea tot mai greu să mergi pe puntea înclinată abrupt la tribord. Trebuia să mă țin cu o mîna de copastie ca să nu cad.

După ce i-am cărat lui Tokarev cîteva ghiordede cu apă m-am îndreptat iar spre compartimentul mașinilor.

Din beznă continuau să se audă glasuri îngrijorate, sacadate, zăngănit de metal, zgomotul pompei de incendiu, plescăitul apei.

Era vădit că pompa de incendiu nu izbutea să biruie pătrunderea apei. Cu tot efortul nu erau refulate peste bord mai mult de 10 t de apă pe oră, iar așezarea lăzii de ciment trebuia să mai dureze încă destul timp. I-am ordonat lui Trofimov, să ridice presiunea la caldarină, pentru a putea pune în funcțiune o pompă mai puternică acționată cu abur în vederea scoaterii apei.

— Pentru asta este nevoie de douăzeci de ore, comandante, spuse mecanicul șef.

— Și dumneata fă-o în trei.

— Ar putea să se deterioreze tubulatura.

Mecanicul șef, păstrător și grijuliu, era gata, cred, să-și apere mecanismele chiar și pe fundul mării. Dar situația ne silea să riscăm. După cîteva minute, Alferov își asumă îndatoririle de fochist și se apucă singur să aprindă focul la

¹ Căldare de pinză care se folosește la bord — N. R.

caldarină. Furtunul pompei de incendiu a fost introdus în caldarină — trebuiau introduse în el cel puțin 12 t de apă.

Și luminează tot nu se făcea...

Părea că trecuse o veșnicie, deși munca de șoc a întregului echipaj începuse doar cu 40 min în urmă. Evenimentele se desfășurau tot mai repede și numai pedantul Andrei Gheorghievici apuca să le mai înregistreze cu o precizie de un minut pentru a putea descrie apoi în amănunțime avaria în jurnalul de bord.

La orele 24 canarisirea ajunsese la 30°. Era punctul critic. Încă puțin și toate încărcăturile aflate pe navă trebuiau să înceapă să se deplaseze cu trosnete și bubuituri de la locurile lor și să se prăbușească spre tribord, și asta ar fi fost începutul sfârșitului.

M-am cățărat pe scară sus și am început să mă tirăsc spre cabina de telegrafie. Poleanski ciocănea în manipulator cu aceeași expresie concentrată, ținându-se cu o mână de un colț al mesei ridicată pe două picioare, ca să nu cadă. Între dinți îi fumea luleaua.

— A răspuns Rudolf, spuse el calm, transmit îndată înfurmarea.

Am scris în grabă pe peticul de hîrtie continuarea raportului :

„24.00. Canarisirea a ajuns la 30°. Stop. Pompez apa în caldarină aprins focul simultan întrucît scoaterea apei pompa de incendiu imposibil...”

Poleanski trase peticul acesta de hîrtie spre el, dădu din cap a încuviințare și își continuă emisiunea.

— Cheamă Celiuskinul, i-am spus, să ia legătura cu noi din zece în zece minute.

Într-o clipită am fost pe punte. Niciodată încă nu fusese „Sedov” într-o situație atît de grea. Catargele lui erau aplecate de tot. Puntea era complet înclinată. Cîinii rămași pe gheață urlau tot mai jalnic și mai tînguitor. Urletul lor răsuna departe în deșertul mut. Stelele reci, indiferente, învăluiau cu zgîrcenie în lumina lor crepusculară nava noastră canarisită și ghețurile nemărginite. Ce va fi, dacă vom fi nevoiți să-l părăsim ? Ce ne va rezerva atunci deriva pe gheața aceasta veșnic în mișcare, veșnic schimbătoare ?

Și, deodată, în această clipă grea, se auzi în spatele meu zgomotul cunoscut al dieselului. La început el se auzea mai

încet, apoi tot mai tare și iată că în toată nava răsună zgomotul ritmic al motorului pus în funcțiune, iar zgomotul lui avu o înfrîurire liniștitoare asupra noastră. Tokarev izbutise în sfîrșit să repare pompa și să pună în funcțiune agregatul.

Am coborît în compartimentul mașinilor, ca să verific încă odată cum merge lucrul. Deschizînd ușa m-am oprit și am închis fără voie ochii din pricina surprizei : mi-a țîșnit în ochi lumina stridentă, orbitoare a becurilor electrice de care ne dezobișnuisem.

Acum puteam să ne uităm în jur în voie. Cum se istoviseră oamenii în decursul acestei ore ! Trofimov și Alferov mînjiți cu praf de cărbune și cu unsoare de mașini trebăluiau lîngă focarul cazanului auxiliar. Oamenii care lucrau la pompa de incendiu instalată chiar lîngă șuvoiul care țîșnea în cascadă de sub capacul instalației de răcire erau uzi leoarcă. De pe ei se ridicau aburi. Nimeni însă nu simțea gerul și minerele pompei de incendiu se mișcau în sus și în jos cu o viteză amețitoare.

Cofrajul de lemn creștea repede în jurul capacului instalației de răcire. Andrei Gheorghievici, Butorin și Gamankov cu mîinile roșii din pricina frigului astupau deschizăturile prin care țîșnea șuvoiul de apă, le acopereau cu scînduri bătîndu-le în cuie. Va rezista oare cimentul ? Nu-l va împinge cît colo apa de parcă ar fi nisip ?

Hotărîsem ca după ce cofrajul va fi terminat, să coborîm peste bord un panou de lemn și să-l fixăm atît de tare încît să poată bara drumul apei măcar pentru cîteva minute. Atunci am fi înfășurat repede capacul cu cîrpe, cîlți de cîneapă, cearșafuri, pături și apoi am fi făcut un cheson de ciment.

Atunci se apropie de mine Tokarev și-mi făcu o propunere nouă. El vorbi repede :

— Îngăduiți-ne, mie și lui Șarîpov să coborîm în apă. O să încercăm să astupăm orificiul de scurgere pe dinafară.

Am privit la chipul nădușit și obosit, mînjit cu unsoare, al celui de-al doilea mecanic. În ochi i se vedea hotărîrea fermă de a-și apăra punctul de vedere.

Era un risc imens. În clipa aceea orificiul de scurgere se afla cu un metru și jumătate sub apă. Ghețurile erau agitate. În orice clipă puteau să se apropie de bordajul navei și să-l strivească pe cutezător. Nu mai pomenesc de baia înghețată la temperatura apei de $-1,5^{\circ}\text{C}$!

Dar acțiunea aceasta riscantă și nobilă putea să salveze nava și viața echipajului, astfel că am aprobat-o.

Am urcat tustrei pe puntea înclinată în pantă abruptă și ne-am îndreptat spre tribord care era aplecat deasupra apei. Mecanicii luaseră cu ei o barcă pneumatică, o scară de piscă de lemn, un costum de scafandru și un morman mare de cîlți de cînepă îmbibați cu unsoare consistentă.

După lumina electrică strălucitoare din compartimentul mașinilor, întunericul compact al nopții de septembrie părea și mai de nepătruns. Dar Tokarev și Șaripov lucrară repede și practic. Umflară barca, îi dădură drumul cu grijă în spațiul care se căsca între bordajul navei și banchiza vecină, apoi coborîră sprinteni pe scara de piscă în barcă.

Ținîndu-se de parimă, ei își îmbrăcară pe rînd costumul de scafandru, se scufundară în apă și se străduiră să țină cîlții sub șuvoiul care năvălea în orificiul de scurgere. Tokarev spera ca șuvoiul acesta să ia cîlții și să-i antreneze în interior.

La început, treaba nu prea mergea. Tokarev și Șaripov au înțepenit repede de frig, mîinile și picioarele nu-i mai ascultau. Dar după douăzeci de minute s-au auzit strigăte de triumf în compartimentul mașinilor : în cele din urmă șuvoiul a luat cîlții și i-a atras cu putere în orificiu. Pătrunderea apei a scăzut brusc. Acum puteau să-și tragă puțin sufletul : „Sedov” putea să se mențină pînă cînd caldarina ar fi produs abur. Mecanicii uzi, degerați, se urcară anevoie pe scara de piscă, dar chipurile lor străluceau : își îndeplinseseră misiunea.

M-am uitat la ceas. Arăta orele 2 și 20 min. Din fericire, ghețurile lăsară deocamdată în pace nava care rămînea în aceeași poziție cu canarisirea de loc plăcută de 30°. Brigada care lucra la pompa de incendiu umpluse deja cu apă caldarina. Mecanicii astupară repede gura de umplere a caldarinei și începură să atîțe focul, dînd abur. Pentru a restabili cît de cît echilibrul, am început cu ajutorul pompei de incendiu să adunăm apa din compartimentul mașinilor și să o pompăm în căldarea din tribord.

Dorind să atenuez îngrijorarea care se stîrnise la Moscova pentru soarta noastră, am transmis prin radio :

„Izbutit să astupăm parțial pe dinafară orificiul, pătrunderea apei s-a redus. Stop. Pompez cu pompa de incendiu apă în căldarea din tribord, folosesc abur de la caldarină. Stop. Situația primejdioasă lichidată”.

Situația continua totuși să rămână extrem de gravă. Era deajuns ca banchiza de la babord să dea o singură izbitură puternică pentru ca sloiul de gheață care se lipise prin îngheț de corpul navei să se desprindă și apa să-și dezlănțuie acțiunea funestă.

Trecuse de ora trei dimineața în zorii zilei de 27 septembrie când acul manometrului de la caldarină tresări și începu să alunece pe cadran. Nouă ni se părea că alunecă extrem de încet și simțeam dorința să-l facem să se miște mai repede. În realitate însă presiunea se ridică foarte repede : de șase ori mai repede decât era norma. La 4 și 30 min. Trofimov deschise valvula. Se auzi un șuierat și după o clipă începu să funcționeze puternica pompă cu abur. Când răsunară sunetele ei prelungi, plescăitoare răsuflai ușurat.

Presiunea a fost ridicată cum nu se poate mai la timp : după o jumătate de oră a început o nouă presiune a ghețurilor. Între timp izbutisem să reducem canarisirea pînă la 18° și acum presiunea era mai puțin primejdioasă pentru navă decât înainte.

O dată cu punerea în funcțiune a pompei cu abur a fost eliberat imediat mai mult de jumătate din echipaj care era ocupat cu pompa de incendiu. Puteam să ne apucăm acum să debarcăm postul de radio de rezervă. La orele 7 dimineața lăzile cu aparatura de radio au fost coborîte pe gheață și transportate la o depărtare de 100 m de navă. Am ridicat deasupra lor un cort și abia după aceasta am putut să-i las pe oameni să se odihnească măcar puțin. Poleanski a comunicat radiotelegrafiștilor de la capul Celiuskin :

„Totul în ordine. Puteți ridica observația”.

Oamenii rebegiți, uzi pînă la piele cădeau din picioare. Le-am îngăduit, așadar, să se ducă la culcare. După cîteva minute din toate cabinele se auzea un sforăit sonor. Oamenii ațipiseră pe unde nimeriseră. Butorin se aciuase pe un divan mititel, Ghetman se întinsese de-a dreptul pe podea, iar alți cîțiva ațipiră lingă sobiță, unde se așezaseră să se usuce. Nici unul nu avusese puterea să-și schimbe îmbrăcămîntea și să se spele — munca de șoc neasemuit de grea din timpul nopții le secătuisese toată vloga.

Mi-era și mie îngrozitor de somn, dar cineva trebuia totuși să vegheze ! Străduindu-mă să nu mă așez nici o clipă, ca să nu ațipesc, păseam agale pe punte.

Întimplarea furtunoasă care se domolise își lăsase amprenta peste tot. În compartimentul mașinilor se mai vedeau băltoace de apă care se și împinziseră cu ace de gheață. Lada de ciment de pe capacul instalației de răcire auxiliare care rămăsese neterminată, făcea o pată albă în întuneric, asemeni unui jalon așezat în drum pentru a avertiza o primejdie. Peste tot erau azvîrlite ghemotoace de cîlți, saci cu ciment, scule.

În careul ofițerilor, pe sobița răcită se odihnea ceainicul, rece. Vășăria uitată alunecase pe podea și ceaiul ce nu fusese băut cursese pe mușama.

Am intrat în stația de radiotelegrafie. Aleksandr Aleksandrovici dormea cu casca pe cap aplecat deasupra mesei. Avusese și el o porție bună în noaptea aceasta !

La ora 12 l-am trezit pe Andrei Gheorghievici ca să-i predau cartul. Primul ofițer arăta foarte prost : asemenea nopți nu erau făcute pentru inima lui. Sub ochi îi apăruseră pungi și parcă slăbise cu totul. Dar deprinderea de a fi punctual și conștiincios birui. După ce-și limpezi obrazul cu apă rece, Andrei Gheorghievici se așază pe scaun și se pregăti să mă asculte cu luare aminte.

Ne-am înțeles să procedăm numaidecît la debarcarea pe gheață a tuturor rezervelor atîta timp cît mai era abur în caldarină. Dacă puneam în funcțiune bigile, puteam efectua munca aceasta repede și ușor. În afară de aceasta, pentru a evita repetarea unei asemenea istorii, trebuia să astupăm numaidecît orificiul de scurgere, să lichidăm definitiv canarisirea și să facem ordine la bord.

După o jumătate de oră tot echipajul era în picioare și se apucă de treabă. Deși oamenii aproape că nu se odihniseră, au muncit totuși cu mult elan. Vorbind sincer, în ziua aceea fiecare se simțea puțin erou : izbutisem totuși să ieșim biruitori dintr-o luptă cu natura destul de grea. Conștiința acestei biruințe îi însuflețea pe oameni și-i ajuta să lucreze și mai bine.

Pe la orele 2 după amiază izbutirăm să reducem canarisirea pînă la 14°, iar spre seară pînă la 8°. De îndată ce orificiul de scurgere a ieșit din apă, mecanicii noștri l-au astupat cu atîta zel încît a doua oară mai curînd ar fi plesnit bordajul decît ar mai fi pătruns apa prin instalația de răcire auxiliară.

Mecanicii au introdus în valvulă o garnitură de cauciuc și o flanșă oarbă de alamă. Pe dinafară orificiul de scurgere

a fost îndesat pînă la refuz cu cîlți îmbibați cu unsoare consistentă, iar peste ele a fost îndesat un dop gros de lemn.

Între timp se auzeau sus huruind bigile și răsunau comenzile „Fila !”, „Vira !” care aveau un efect calmant prin atmosfera de muncă ce o creau. Părea că debarcăm încărcăturile nu dincolo de paralela 84, ci undeva la Arhanghelsk sau la Tixie.

Sub conducerea lui Andrei Gheorghievici, echipajul de punte a coborît pe gheață cîteva tone de încărcătură. Se aflau aici butoaie cu carburanți, borcane cu amoniac, jamboane împachetate grijuliu de Butorin, lăzi impermeabile, baloturi cu îmbrăcăminte de blană, și multe altele. Debarcarea rezervei a durat două zile. Concomitent au fost coborîte în cală toate încărcăturile pentru a mări, cît de cît, stabilitatea navei.

Abia spre seara zilei de 28 septembrie a fost totul terminat și am dispus să fie stins focul de la caldarină.

Printr-un ordin special s-au adus mulțumiri întregului echipaj de pe „Sedov” pentru munca plină de abnegație efectuată în vederea lichidării consecințelor avariei.

Viața intra iar pe făgașul ei cotidian și în dimineața zilei de 29 septembrie, Buinițki, care fusese scutit de a participa în continuare la munca de șoc, încercă să efectueze observații asupra magnetismului terestru. El izbuti să înregistreze o puternică furtună magnetică.

Comisia numită pentru a lămuri cauzele avariei întocmi, după o activitate de trei zile, următorul proces-verbal :

„1 octombrie 1938. Bazinul polar. La bordul spărgătorului de gheață «G. Sedov».

Subsemnații, membrii comisiei numite prin ordinul comandantului spărgătorului de gheață «G. Sedov» cu nr. 35, din 27 septembrie a.c., după cum urmează : președinte — mecanic șef Trofimov D. G. și membrii — primul ofițer Efremov A. G. și al doilea mecanic Tokarev S. D., am întocmit prezentul proces-verbal, după ce am examinat instalația de răcire de rezervă și valvula de siguranță din orificiul de scurgere. Ridicînd capacul instalației de răcire, prin a cărui garnitură a pătruns apa la 26—27 septembrie a.c., am constatat că suprafața interioară a capacului aplicată pe instalația de răcire este foarte ruginită și are găuri de rugină adînci, garnitura este presată, distrusă și cu timpul a devenit improprie. Datorită acestor cauze nu a fost cu putință să se împiedice pătrunderea apei prin strîngerea capacului instalației de răcire. Supapa de siguranță din orificiul de scurgere a instalației de răcire nu oprea pătrunderea

apei, deoarece suprafața ei este mâncată de rugină, nu este netedă și prin așezarea pe scaun, continuă să lase să pătrundă apa în instalația de răcire atunci când orificiul de scurgere se află sub apă. După canarisirea navei la tribord produsă la 26—27 septembrie 1938, orificiul supapei a fost astupat cu cîlți imbițați cu unsoare consistentă și cu o flanșă oarbă de lemn, iar partea inferioară a supapei a fost astupată cu o tablă de cupru groasă de 5 mm cu garnitură de cauciuc. Instalația de răcire a fost mutată de la locul ei în timpul presiunii de la 18 ianuarie a.c., când nava a căpătat o burdușire în compartimentul mașinilor și traversa de punte chesonată, de care este fixată instalația de răcire a fost îndoită”.

Evenimentele de la 26—27 septembrie au stîrnit la Moscova îngrijorare pentru soarta noastră. Tovarășii de la Direcția Generală a Căii Maritime de Nord nu-și puteau explica cu nici un chip canarisirea neașteptată și atît de mare a navei. Specialiștii refuzau să creadă că putuse să rămînă din iarna trecută sub navă un sloi foarte mare de gheață care împiedica stabilitatea navei.

Lucrurile stăteau însă întocmai așa. Cînd am primit telegrama care relata nedumeririle specialiștilor am întocmit o informare amănunțită, în care analizam cauzele avariei neașteptate. Iată un fragment din acest document care prezintă oarecare interes în ce privește teoria și practica stabilității unei nave plutind printre ghețurile în derivă :

„În primul rînd, anul trecut, înainte de plasarea navei pentru iernat n-a fost pompată apa din primul, al doilea și al cincilea tanc de balast care erau umplute în proporție de 80%. În aceste tancuri apa a înghețat în timpul canarisirii la babord cu 8°. În tot cursul verii gheața nu s-a topit și nu a fost chip să se aducă nava la chilă dreaptă.

În al doilea rînd — și aceasta este cauza principală — în timpul presiunii ghețurilor din cursul iernii trecute, sub corpul navei s-au lipit și înghețat mari îngrămădiri de ghețuri care i-au redus considerabil stabilitatea. Cu prilejul examinării cîrmei în cursul verii, scafandrii au descoperit că «Sedov» se află instalat pe un sloi masiv de gheață și după spusele lor, grosimea stratului de gheață de sub corpul navei, atinge 8—10 m.

Gheața aceasta s-a lipit de corpul navei și a înghețat atît de tare încît atunci cînd spărgătorul de gheață «Ermak» a încercat să-l remorce pe «Sedov», un sloi mare care mai rămăsese fixat după tăierea gheții din jurul navei nu s-a desprins timp de aproape o oră, deși ghețurile

întîlnite în drum îi dădeau izbituri puternice. După ce s-a desprins, «Sedov» care avea trei căldări sub presiune, precum și tancurile de balast nr. 3 și 4 umplute s-a canarisit cu 25° la babord; în momentul acela pe puntea lui «Sedov» nu se aflau încărcături. Prin urmare, nimic nu înrăutățește buna stabilitate a navei. De aceea, puternica canarisire neașteptată putea fi explicată numai prin faptul că sub corpul navei rămăsese o mare cantitate de gheață lipită, care-i împiedica stabilitatea.

După lăsarea lui «Sedov» în derivă au fost vizibile două mari sloiuri lipite și înghețate de corp care ieșeau cu 1,5—2 m în afara tribordului: unul în dreptul compartimentului mașinilor, iar al doilea în dreptul celei nr. 3, amîndouă afundindu-se cu 2—3 m sub apă.

La 17 septembrie am încercat să distrugem sloiurile acestea cu ajutorul exploziilor, dar nu s-au desprins de ele decît bucăți neînsemnate. La 21 septembrie, după presiunea exercitată de ghețuri în regiunea pupei babord, a ieșit la suprafață un sloi de aproximativ 50 m^3 pe care se zăreau amprente vizibile ale îmbinărilor transversale ale filelor bordajului și ale niturilor.

Toate acestea ne fac să presupunem că sub corp se află o cantitate considerabilă de gheață lipită. Este greu să ne dăm seama de dimensiunile ei. Totuși presupun că sub corpul navei gheața coboară la o adîncime de cel puțin 4—5 m, deoarece presiunile din timpul iernii s-au produs la o temperatură joasă și stocurile de gheață care au fost împinse sub corp s-au lipit între ele repede și au înghețat.

Pînă la presiunea care s-a produs la 26 septembrie, nava era canarisită cu 6° la babord. În timpul acestei presiuni, cînd s-a produs canarisirea de 18° la tribord, reducerea înălțimii metacentrice¹ și momentul de înclinare al flotabilității gheții care s-a lipit prin îngheț de corp și ca urmare s-a menținut la o mare adîncime sub apă, nu au îngăduit navei să se îndrepte și au accentuat continuu canarisirea.

Ținînd seama de deplasările continue ale gheții, consider că este posibil să se repete canarisirea navei ale cărei urmări nu pot fi prevăzute. Gîndindu-ne la această eventualitate am debarcat astăzi pe gheață postul de radio de rezervă, alimente de rezervă pentru cinci luni, echipament și îmbrăcăminte de blană. Un al doilea complet de rezervă inclusiv un post de radio, a fost depozitat pe punte, gata pregătit.

În prezent nava se află în stare normală. Orificiul instalației de răcire de rezervă a fost astupat. Apa a fost pompată în întregime cu ajutorul pompei cu abur”.

¹ Distanța între metacentru și centrul de greutate al navei care are o influență hotărîtoare asupra stabilității navei — N. R.

Ghețurile nu ne dădeau pace. Situația ne silea deci în chip firesc să grăbim organizarea unor baze pentru eventualitatea unui naufragiu.

Banchiza masivă pe care pusesem ochii la 31 august se ținea deocamdată solidă. Deși presiunile neîntrerupte turtiseră zdravăn movila în spatele căreia își găsisse adăpost „Sedov”, ea totuși apăra nava împotriva loviturilor directe. De aceea, hotărîrăm să organizăm tocmai aici, pe această banchiză, bazele pentru rezervele noastre.

După ce toate lăzile și baloturile au fost debarcate pe gheață, trebuia să alegem un loc cît mai sigur, unde ar fi putut fi păstrate într-o siguranță relativă. Am găsit un asemenea loc la 100 m de navă, spre nord: la încercarea de a măsura aici grosimea banchizei, sfredelul a pătruns în gheață pînă la o adîncime de 2 m, fără să dea de apă.

Gamankov și Butorin, sub conducerea lui Andrei Gheorghievici, s-au apucat să instaleze cortul destinat rezervelor. Au săpat în gheață niște găuri, au așezat în ele țăruii și le-au umplut cu apă. Gerul de minus 19° a prins pe loc apa, astfel că țăruii au fost tot atît de solid înfipti ca în beton. Între ei a fost întinsă pînza de vele. Butorin a întărit repede și cu pricepere parîmele și cortul depozitului de rezervă a fost gata.

În apropiere a fost montat un alt cort pentru locuit. După dimensiunile cu care eram deprinși, acesta era un adevărat palat de pînză în care putea, în caz de nevoie, să se instaleze tot echipajul. În interiorul cortului de locuit au fost așternute două rînduri de scînduri și peste ele au fost așezate somiere pentru cîte două persoane, care ne fuseseră lăsate ca moștenire. Pe gheață somierele aveau un aspect destul de exotic.

Pentru a completa amenajarea cortului de locuit și a-l face cît mai confortabil, mecanicii au instalat o sobiță de tuci.

Acum puteam trăi puțin mai liniștiți, deoarece ne făurisem o așa-zisă „a doua linie de apărare”, pe care ne puteam retrage în eventualitatea unei catastrofe. În această așezare fusese pregătit tot ceea ce era necesar traiului. Așadar, în caz că s-ar produce presiuni puternice nu mai trebuia să ne preocupăm de salvarea rezervelor alimentare și a celor de echipament, ca în ziua de 26 septembrie. Puteam să luptăm cu calm pînă în ultima clipă pentru salvarea navei.

Ce fel de echipament și în ce cantități am descărcat pe gheață? Cred că lista aceasta va fi utilă acelor pe care-i

interesează nu numai peripețiile noastre, ci și experiența noastră :

1. Compas de bord de 5 țoli „G.U.” /modelul Direcției Hidrografice/
2. Compas de barcă
3. Sextant „G.U.”
4. Cronometru mediu
5. Hartă de navigație nr. 1565
6. Ceasornice de buzunar — 2 buc.
7. Binocluri — 2 buc.
8. Raportor de navigație
9. Trusă de compas
10. Riglă paralelă
11. Anuarul maritim pe anul 1938
12. Tabele de navigație editate în 1933 de Direcția Hidrografică
13. *Navigația astronomică* de Hliustin
14. *Navigația* de Sakkelari
15. Altimetru aneroid
16. Psihometrul lui Assman-junior
17. Termometru minimal
18. Termometru cu penal pentru măsurarea temperaturii apei
19. Termometru de sol
20. Hîrtie de ziar
21. Hîrtie milimetrică
22. Caiete de școală — 6 buc
23. Creioane obișnuite — 2 buc.
24. Tuș negru — 2 batoane
25. Toc penite
26. Radiere
27. Jurnal de navigație
28. Magnetometru-combină
29. Teodolit topografic
30. Barcă pneumatică cu pompă — 1 buc.
31. Caiac — 1 buc.
32. Topoare — 2 buc.
33. Carabină — 1 buc.
34. Gloanțe — 400 buc.
35. Amonal — 480 kg
36. Amorse — 425 buc.
37. Fitil Bickford — 40 colaci
38. Material lemnos
39. Cărbuni — 21 saci
40. Benzină — 2,8 t
41. Petrol — 1 t
42. Ulei de avion $\frac{3}{4}$ 1 butoi
43. Cablu/odgon împletit/ 1 colac
44. Corturi mari — 2 buc.
45. Cort mic — 1 buc.
46. Ață de vele — 1 ghem
47. Sobiță — 1 buc.
48. Cheie pentru piulițe — 1 buc.
49. Ferăstraie — 2 buc.
50. Ciocan de mină — 1 buc.
51. Primusuri cu garnitura respectivă de ace și alte piese — 2 buc.
52. Lampă de petrol — 1 buc.
53. Lanternă cu ulei pentru compas — 1 buc.
54. Luminări — 130 buc.
55. Somiere — 3 buc.
56. Saltele de paie — 20 buc.
57. Pături și perne — câte 15 buc.
58. Carton gudronat — 3 suluri
59. Saci de dormit — 15 buc.
60. Cizme din piele de ren — 15 per.
61. Pantaloni din blană — 15 per.
62. Cămăși de blană — 15 per.

- | | |
|--|------------------------|
| 63. Îmbrăcămintă din piele de ren
— 15 buc. | 70. Cuțite — 15 buc. |
| 64. Rachete — 5 buc. | 71. Ceainice — 2 buc. |
| 65. Solidol /un borcan/ 3 kg | 72. Cratițe — 2 buc. |
| 66. Talpă — 2 foi. | 73. Tigăi — 2 buc. |
| 67. Castroane — 15 buc. | 74. Polonic — 1 buc. |
| 68. Linguri — 15 buc. | 75. Termosuri — 2 buc. |
| 69. Furculițe — 15 buc. | 76. Lavoar — 1 buc. |

Un al doilea complet de echipament de rezervă a fost așezat în lăzi închise pe punte deasupra calei nr. 2 în eventualitatea că baza principală ar fi nimicită dintr-o cauză oarecare.

În sfârșit, fiecare membru al expediției a primit câte un echipament de rezervă format din: un costum de blană, o căciulă, o pereche de cizme de ren, o pereche de pîslari, un metru de material de lină dublu pentru obiele, mănuși de blană, două rînduri de rufe călduroase și un rînd de rufe de vară. Toate aceste lucruri erau împachetate în rucsacuri din pînză de velă cusute după modelul rucsacurilor de turism. În afară de îmbrăcămintă mai urma să se adauge în rucsacuri cîte 20 de gloanțe, cîte două batoane de ciocolată, chibrituri și alte lucruri necesare, precum și actele personale.

N-am apucat să sfîrșim amenajarea bazelor de rezervă cînd ne-am pomenit cu o nouă bătaie de cap.

Agregatul modest alcătuit din motorul diesel și din dinamuri deținea un loc de seamă în viața și în munca noastră. În perioadele de muncă intensă acest agregat ne furniza lumină electrică și tot el încărcă acumulatele lui Poleanski care ne asigurau legătura cu Marele Pămînt. În cazuri deosebit de solemne foloseam energia dieselului și a dinamurilor pentru prezentarea filmelor.

Acest agregat nu era prea arătos la înfățișare dar era foarte rezistent. Funcționase tot anul ireproșabil. Și deodată, cu totul pe neașteptate, în dimineața zilei de 3 octombrie, abia începuse încărcarea obișnuită a acumulatelelor că dieselul se porni să huruie și se opri. Cînd mecanicii l-au desfăcut, li s-a înfățișat un tablou prea puțin atrăgător: partea superioară a carterului era spartă, șurubul lagărului bieiei rupt, cuzinetul acestui lagăr fusese spart, biela era îndoită, pistonul era spart, iar fusul arborelui cotit fusese deteriorat.

Comisia care a cercetat cauzele avariei a stabilit că toată vina o purta șurubul : metalul fiind obosit a plesnit și a produs stricăciunile care nu mai puteau fi reparate.

Dieselul nu era unicul motor de la bord rezervat pentru cazuri excepționale. În afară de el mai aveam și un motor „Cervonfi Dvigun” destul de bun, deși de o capacitate redusă și un motor „Simamoto” cu benzină, pe care-l luasem de pe „Sadko”. În clipa aceea însă amîndouă erau demontate și nu era atît de simplu să le montăm. Iar acumulatele erau descărcate.

Am intrat în stația de radiotelegrafie pentru a lămuri cîte zile va putea să se mențină Poleanski pînă cînd mecanicii vor monta un nou motor. Poleanski rămase pe gînduri, se uită la aparate, mai chibzui puțin și spuse sigur de el :

— O s-o ducem, nu trebuie să-i zoriți pe mecanici.

Într-adevăr, mecanicii au înțeles foarte bine că de munca lor depindea acum în întregime legătura cu uscatul. Lucrînd zi și noapte fără întrerupere la 7 octombrie au montat și instalat pe fundație motorul „Cervonii Dvigun” care funcționa perfect făcînd să răsunе puntea de duduital lui sonor și mărunț. Dinamul de rezervă ce-i fusese atașat dezvoltă numărul normal de turații. Totuși nu era curent electric în circuit. Pesemne că se întîmplase ceva cu bobinajul.

A doua zi am fost nevoiți să renunțăm la dinamul acesta. Am hotărît să-l înlocuim cu altul. Se lucra cu o grabă furi-bundă, căci Poleanski lucra deja de cinci zile nu se știe cu ce fel de curent. Numai experiența uimitoare și calificarea desăvîrșită a radiotelegrafistului nostru șef îi dădeau putința să prindă legătura cu posturi aflate la o depărtare de mii de kilometri de noi, folosind niște acumulate aproape descărcate.

La ora 8 seara a fost așezat pe fundație un nou dinam. Am pus în funcțiune motorul. Dar nici noul dinam nu a dat curent.

Situația se complica : nu aveam pe bord aparate electrice și nu ne rămînea decît să ghicim cauzele care produceau acest fenomen.

Pe la miezul nopții mecanicii obosiți au lăsat în părăsire motorul, ducîndu-se să doarmă puțin. Dar în zorii zilei s-au adunat din nou lîngă motorul „Cervonii Dvigun” și au lucrat pînă la orele 2 în zorii zilei următoare. În cursul nopții, în timpul uneia dintre încercările infructuoase de a da curent electric au plesnit pe neașteptate curelele de transmisie și dinamul s-a oprit cu desăvîrșire.

Am stat de cart de la miezul nopții pînă la orele 4 dimineața cînd Trofimov a venit să mă caute raportînd amărît că nu vor izbuti atît de repede să folosească motorul „Cervonii Dvigun” pentru a pune în mișcare dinamul.

Eram într-o situație tare proastă. Oricîte eforturi ar fi făcut Poleanski, totuși n-ar fi putut lucra o veșnicie întreagă cu acumulatele descărcate!

Mai aveam un motor — „Simamoto”. Acesta consuma mult combustibil, dar dezvolta o forță suficientă pentru a pune în mișcare nu un dinam de rezervă, ci generatorul principal, de nădejde și verificat, al navei. Atunci energia ne-ar fi fost asigurată.

L-am întrebat pe Trofimov :

— Cît timp îți trebuie pentru aceasta ?

Mecanicul șef a tăcut, a calculat ceva în minte și apoi a răspuns :

— Patruzeci și opt de ore.

Acesta era un termen mic. Mă așteptam ca Trofimov să anunțe un termen mult mai mare.

Mecanicii se ținură de cuvînt. La 13 octombrie în compartimentul mașinilor duduî noul motor puternic și radiotelegrafistii înveseliți se apucară să-și încarce acumulatele în care nu mai rămăsese aproape nici un dram de energie.

Pentru mine a rămas pînă astăzi o enigmă cum de reușise Poleanski să lucreze cu stația zece zile în cap cu niște acumulate de fapt descărcate.

În orice caz, în zilele acestea pline de îngrijorare m-am convins încă o dată ce comoară neasemuită sînt într-un iernat mîinile de aur ale unui adevărat meșter în materie de radio-transmisie.

Cît timp mecanicii munceau în compartimentul mașinilor, ceilalți membri ai echipajului îndeplineau o altă muncă tot atît de complicată: pentru a putea respinge atacurile inevitabile ale presiunilor viitoare, trebuia să instalăm în cală o traversă de punte.

Sub această denumire pompoasă se ascunde o instalație destul de prozaică: o imensă grindă de formă pătrată și avînd o înfățișare grosolană, groasă de aproximativ 1 m. Grinda aceasta se proptește cu capetele ei în ambele borduri și astfel opune rezistență atacului ghețurilor.

Traversa de punte fusese instalată în cală de-a curmezișul compartimentului căldărilor încă în cursul iernatului trecut.

Dar cînd începusem pregătirea navei pentru navigație, fuseserăm nevoiți s-o demontăm, deoarece împiedica accesul la căldări. Acum trebuia să montăm la loc această construcție greoaie.

La montarea traversei de punte a lucrat echipajul nostru de punte sub conducerea lui Andrei Gheorghievici. Butorin și Gamankov au meșterit în compartimentul căldărilor niște căpriori solizi de lemn. Apoi au fost scoase afară din buncăr prin eforturile întregului echipaj grinzile care fuseseră puse acolo la păstrare. Au fost urcate pe căpriori și prinse între ele cu scoabe și șuruburi care străpungeau dintr-o parte într-alta întreaga traversă de punte.

Pentru a putea termina ultimele pregătiri în vederea iernării ne mai rămînea să întărim cu antretoaze de lemn traversa de punte metalică chesonată din compartimentul mașinilor pe care presiunile din cursul anului trecut o îndoiseră, să punem la iernat unele mecanisme care rămăseseră deocamdată pregătite pentru o eventualitate oarecare și să procedăm la izolația termică a încăperilor.

Peste puțin timp au luat sfîrșit și aceste lucrări. Acum nava și echipajul ei erau pe deplin pregătite ca să ducă lupta corp la corp cu ghețurile.

La 9 octombrie am notat în jurnal:

„Așadar, a început noaptea polară. Astăzi soarele s-a arătat pentru ultima oară la orizont. Din păcate, nu l-am văzut: s-a ascuns în ceața deasă. Din nou, ca în urmă cu un an, domnește bezna ziua și noaptea. Abia pe la amiază cerul se luminează puțin spre sud. Dar anul trecut, în perioada aceasta, navele erau încă în marș și mai aveam speranța să răzbatem spre est. Acum totul este clar și precis, nu ne facem nici un fel de iluzii: iernăm.

Dezghețul care s-a produs în ultimele zile a stîrnit cețuri dese care ne îngreuiază orientarea. La 8 octombrie însă am izbutit să ne facem punctul. Ne aflam la $84^{\circ}21',8$ latitudine nordică și $133^{\circ}40'$ longitudine estică. În decurs de o lună am înaintat aproximativ cu un grad spre nord și cu peste patru grade spre vest. Ne deplasăm pe drumul lui «Fram», deși deriva noastră are loc cu mult mai spre nord. Azi-mîine vom traversa paralela 85 și vom ajunge în regiunea polului.

În acești 44 de ani, Arctica s-a schimbat considerabil. Sintem purtați o dată și jumătate mai repede decît «Fram».

Dar viteza derivei este cît se poate de inegală, iar direcția ei se schimbă mereu.

Toate acestea ne arată că în anii din urmă s-a produs o descărcare a Bazinului Arctic — cu alte cuvinte, starea lui de îngheț a scăzut: acțiunea vînturilor și a ghețurilor plutoare se simte mai tare, deoarece ghețurile acestea prezintă o rarefiere mai mare.

Constatăm acest fenomen cu ochii noștri. Acum, la începutul iernii polare, în inima Bazinului Arctic Central, starea gheții din jurul nostru este de așa natură încît pare un timp potrivit pentru începutul navigației. Cu trei zile în urmă, la o depărtare de 100 m la est de navă s-au ivit dinspre nord noi ochiuri de apă. De la nord-est pînă la sud, sud-vest au apărut pe cer pete întunecate — un indiciu al prezenței apelor libere. Ieri s-a ivit un nou ochi mare de apă la nord-est, la o depărtare de o milă de navă. Acum, începînd de la o depărtare de 1—2 mile de navă și pînă la limita vizibilității, cerul are culoarea apei pe întregul orizont. În aproape toate direcțiile se văd ochiuri de apă. Ele sînt foarte numeroase în partea de est, nord-est, unde apele libere se întind în fișii lungi și înguste.

Gerurile care s-au lăsat în a doua jumătate a lunii septembrie au fost urmate de dezgheț. Temperatura aerului este $+0,2^{\circ}\text{C}$.

Marinarii spun în glumă: «O să ieșim curînd la apa liberă și o să ajungem la pol, iar acolo cresc de bună seamă portocali».

La drept vorbind, fiecare dintre noi își dă perfect de bine seama de greutatea care ne așteaptă. Mai tîrziu sau mai devreme încălzirea aceasta a vremii va lua sfîrșit și va începe adevărata noapte polară, mult mai grea decît aceea pe care am cunoscut-o în Marea Laptev.

Astăzi am primit o telegramă alarmantă de acasă, unde a ajuns știrea pățaniei noastre din 26—27 septembrie.

Am răspuns:

«Scumpa mea! Nu te frămînta, ghețurile sînt acum cu desăvîrșire liniștite. În prezent terminăm pregătirile pentru noaptea polară. Astăzi este dezgheț și nu de mult gerul ajunsese la — 20°C . Paralela $84^{\circ}21'$, meridianul 134° . Te sfătuiesc să citești cartea lui Nansen despre deriva lui «Fram». Îți va da într-o oarecare măsură o imagine despre viața noastră».

Mi-am amintit de «Fram» și m-am gîndit : cît de greu trebuie să le fi fost lui Nansen și tovarășilor săi de drum fără radio ! Noi avem totuși posibilitatea să comunicăm zilnic cu rudele, să aflăm știri, să căpătăm indicații și sfaturi, pe cînd ei timp de trei ani îndelungați au fost ruși de restul lumii și nu puteau să conteze decît pe propriile lor forțe.

Este timpul să mă culc. Mîine ne așteaptă multă treabă : vom purcede la alcătuirea planului de cercetări științifice pentru perioada de iarnă. Acum, cînd toate treburile urgente au fost terminate, putem și trebuie să transformăm întregul echipaj într-un colectiv de cercetători".

CINCISPREZECE CERCETĂTORI

MAJORITATEA expedițiilor arctice remarcabile din trecut, și îndeosebi cele sovietice, dispuneau de cadre bine pregătite de lucrători științifici și erau admirabil echipate. Pe „Sedov” însă lucrurile stăteau altfel: în perioada, când a început etapa cea mai interesantă a derivei din punct de vedere științific, nu aveam nici cadre pregătite de cercetători, nici aparatul necesar pentru a efectua observațiile necesare. De aceea, la început, când ne-am despărțit de „Ermak” și de „Sadko”, am presupus că colectivul nostru se va limita la un număr minim de cercetări.

Ne muncea gândul că deriva noastră prin spațiile neexplo-rate ale Bazinului Arctic Central nu va putea să dea științei ceea ce se aștepta de la ea. Trebuia să ne gândim la ceva.

La urma urmelor, știința o îmbogățesc nu numai savanții înarmați cu diplome. Se cunosc în istoria Arcticii exemple când munca științifică a fost efectuată de oameni care nu aveau o pregătire specială în acest scop.

Este drept că în vremurile acelea îndepărtate era mult mai simplu decât acum. Marinarilor care se apucau de această muncă, știința le cerea doar spirit de observație și veridicitate. Această cerință a fost înscrisă cu o claritate desăvârșită



în străvechea regulă maritimă: „Scriem ceea ce observăm, iar ceea ce nu observăm nu scriem”.

În zilele noastre știința ridică pretenții mult mai exigente față de exploratorii Arcticii. Ea pretinde în primul rând exactitate și verificarea riguroasă a tuturor datelor. Ea pretinde priceperea de a mînuî aparatele cele mai complexe.

Nu aveam aparate suficiente, iar oameni care le-ar fi putut mînuî erau destul de puțini. Cu toate acestea am hotărît să încercăm organizarea explorării Bazinului Arctic Central în măsura în care ne va fi cu putință. Ne vom apuca de treabă toți, fără a ține seama de gradul sau de titlul fiecăruia.

De îndată ce am sfîrșit cu grijile urgente privind securitatea navei, i-am invitat la mine pe Andrei Gheorghievici și pe Buinițki și le-am propus să alcătuiască un plan maximal în locul celui minimal la care se limitau observațiile noastre la bord.

Am alcătuit planul ținînd seama de faptul că toți cei cinci-sprezece oameni rămași la iernat vor participa la efectuarea cercetărilor. Buinițki a întocmit un vast program de observații astronomice, magnetice și gravimetrice, Andrei Gheorghievici a elaborat un plan cuprinzător de lucrări hidrologice, iar eu am alcătuit o listă a măsurărilor la mare adîncime, a observațiilor asupra gheții și a celor meteorologice. Am hotărît, îndeosebi, să se efectueze cartul meteorologic din două în două ore. Era o inovație serioasă: pe „Sadko” observațiile meteorologice se efectuau doar de patru ori în douăzeci și patru de ore. Cum însă acum derivam într-o regiune absolut neexplorată, unde înaintea noastră încă nu fusese nici un om, echipajul avea datoria să furnizeze științei date complete cu privire la starea vremii în Bazinul Arctic Central, deși nu era ușor să efectuăm observații din două în două ore în condițiile nopții polare.

După ce am analizat din toate punctele de vedere posibilitățile colectivului nostru, am constatat că vom dispune de forțe suficiente pentru organizarea observațiilor. Am lăsat în seama lui Buinițki aceleași observații pe care le efectuase și pe „Sadko”. Cartul meteorologic a fost repartizat între mine, Efremov, Sobolevski și Buinițki. Andrei Gheorghievici și-a asumat observațiile hidrologice, iar eu mi-am rezervat măsurările la mare adîncime și observațiile asupra gheții.

Am hotărît ca mecanicii, radiotelegrafistii și marinarii să fie antrenați în muncile auxiliare care nu necesitau o pregă-

tire specială. Era oare greu, dacă doream, bunăoară, să-l pregătesc pe Bekasov pentru a lucra la observatorul meteorologic de rezervă? Doar el absolvise școala tehnică de navigație. Lui Șarîpov i se putea încredința prea bine o treabă ca măsurarea precipitațiilor atmosferice. Butorin și Gamankov nu vor refuza, fără doar și poate, sarcina de a sfredeli gheața în vederea măsurării grosimii ei. Într-un cuvânt, s-a găsit de lucru pentru fiecare.

Era mai greu să se găsească aparatul necesar. Din ferire, am găsit întâmplător la bordul lui „Sedov” câteva lăzi cu încărcături destinate unor expediții cărora nu mai apucasem să le predăm. Le-am deschis și am început să le cercetăm conținutul, căutînd instrumentele și aparatele care ne erau necesare. Această căutare a dat unele rezultate. Din păcate însă, ceea ce găsisem era departe de a satisface nevoile noastre.

După ce am făcut un calcul al tuturor resurselor, ne-am convins că avutul de care dispuneam era cît se poate de inegal. Cel mai bine erau asigurate cercetările astronomice și cele magnetice. Aveam un teodolit¹ Hildebrandt cu iluminare electrică a cercului gradat, cu ajutorul căruia se puteau determina unghiurile cu o precizie de două secunde. În afară de aceasta, dispuneam de un aparat universal Hildebrandt cu o precizie de cincisprezece secunde și de un aparat universal Kern cu o precizie de zece secunde. Erau atît de multe sextante, încît puteam să dăm cîte unul aproape pe fiecare membru al echipajului: zece bucăți din modelul „G U” (Direcția Hidrografică) și două englezești. Am adunat vreo zece teodolite.

Puteam să ne verificăm calculele cu ajutorul a șapte cronometre de mare precizie: cinci dintre ele se aflau în cabina lui Buinițki, unul în cabina mea, iar unul se păstra în rezervă pentru eventualitatea unui pericol iminent. Existau vreo douăzeci de binocluri, iar compasuri se aflau de asemenea în număr foarte mare.

¹ Instrument optic alcătuit dintr-o lunetă mobilă care se poate roti în fața unui cadran împărțit în grade și care este folosit în topografie la măsurarea unghiurilor și în astronomie la determinarea azimutului și a înălțimii unui astru. — N. R.

Pentru efectuarea observațiilor magnetice puteam să folosim două magnetometre¹ universale excelente de tip „Kombain”. În sfârșit, determinările gravimetrice erau asigurate de aparatul „Wening-Meines”.

În ce privește cercetările hidrologice și cele de mare adâncime, lucrurile stăteau mult mai rău. Când „Sadko” a plecat spre sud, noi n-am apucat să luăm de la el măcar aparatele cele mai necesare. Este adevărat că printre încărcăturile aparținând expediției, Andrei Gheorghievici a izbutit să găsească vreo cincisprezece batometre² în stare mai mult sau mai puțin bună. Majoritatea batometrelor însă nu erau prevăzute cu termometre pentru măsurarea temperaturii apei la nivelele indicate.

Pentru cititorii neinițiați în observațiile hidrologice de mare adâncime este necesar să explicăm că aceste termometre „basculante” nu seamănă cîtuși de puțin cu acelea cu care avem de-a face într-o locuință. Ele sînt fixate într-o ramă specială pe batometru și apoi sînt scufundate cu o saulă la adîncimea dorită. Aici mercurul din tubul capilar se ridică sau coboară potrivit legii generale. După 8—10 min, cînd termometrul marchează temperatura apei înconjurătoare, se trimite pe saulă o mică greutate-poștaş, care răstoarnă batometrul împreună cu termometrele atașate pe el. În clipa aceea batometrul se închide, iar în termometru, în dreptul unei gîtuiri speciale, mercurul se frînge și se scurge în partea inferioară a tubului capilar. Se înțelege că înălțimea coloanei frînte de mercur este proporțională cu temperatura constatată la adîncimea respectivă. Termometrele acestea sînt foarte fragile și delicate și dau puțința să se stabilească temperatura cu o precizie pînă la o sutime de grad. Și, cu toate că Andrei Gheorghievici a izbutit să găsească în lăzi vreo cincizeci de asemenea instrumente, numai patru s-au dovedit a fi în stare bună.

Am fi putut, firește, să începem lucrările și cu patru termometre, dar nu aveam nici vinciuri, nici cabluri cu ajutorul cărora am fi putut scufunda batometrele la o adîncime mare. Cu toate acestea am trecut în planul nostru și aceste măsu-

¹ Mic magnet permanent, în formă de vergea orizontală, suspendat în punctul său de indiferență și care servește pentru măsurarea intensității cîmpului magnetic. — N. R.

² Aparat pentru luarea probelor de aluviuni. — N. R.

rări, deoarece apreciam importanța lor științifică. Atît eu, cît și ajutoarele mele cunoșteam deja destul de bine echipajul nostru de la mașini : dacă despre fierarii din Tula se spunea că se pricep să potcovească un purice, meșterii noștri se pricepeau să îndeplinească o muncă aproape identică. După calcule minuțioase, am hotărît că puteam să confecționăm cu propriile noastre forțe, deși foarte anevoios, o mare parte a aparatajului necesar. Țin să relev cu recunoștință că, Andrei Gheorghievici Efremov mi-a dat un ajutor prețios în munca de conducere a lucrărilor științifice.

Cînd am contopit toate proiectele noastre într-unul singur, a rezultat un plan foarte voluminos, așa cum se potrivește unei expediții științifice serioase. Îl reproduc în întregime pentru a arăta în toată amploarea lor sarcinile pe care și le-a asumat de bunăvoie echipajul nostru.

PLANUL LUCRĂRILOR ȘTIINȚIFICE CARE URMEAZĂ SĂ FIE EFECTUAT
ÎN DERIVA LA BORDUL SPĂRGĂTORULUI DE GHEAȚĂ „SEDOV” ÎN
CURSUL ANULUI 1938

Observații meteorologice

1. La fiecare două ore se vor face observații asupra :
 - a) temperaturii aerului în timpul observației ;
 - b) temperaturii maxime între perioadele de observație ;
 - c) temperaturii minime între perioadele de observație ;
 - d) presiunii barometrice în timpul observației, după două barometre aneroide ;
 - e) direcției și forței vîntului (anemometrul lui Fuss) ;
 - f) acoperirii cerului cu nori ;
 - g) vizibilității la orizont.
2. Cartul meteorologic este efectuat de : Badighin, Efremov, Sobolevski, Buinițki.
3. Observațiile se efectuează la ore impare, ora fusului.
4. O dată în 24 h, la ora 0, ora fusului, se efectuează măsurarea cantității de precipitații căzute. Măsurarea precipitațiilor o vor efectua Badighin și Șarîpov.
5. Automatele de înregistrare a presiunii, temperaturii și umidității funcționează fără întrerupere.
6. La următoarele termene : orele 1, 7, 13 și 19 se fac însemnări la automatele de înregistrare.
7. De supravegherea generală și îngrijirea automatelor de înregistrare (schimbarea benzilor, întoarcerea mecanismelor) se va ocupa Buinițki.

8. În timpul cartului meteorologic se efectuează observații asupra aurorei boreale.

Observații astronomice

1. Observațiile astronomice, pentru determinarea locului navei, se efectuează pe cât de frecvent îngăduie prezența astrilor (nu mai des decât de două ori în 24 h).
2. Pentru determinarea latitudinii și a longitudinii se efectuează cel puțin trei observații.
3. Trebuie să se aibă în vedere că și o singură dreaptă de înălțime pentru stabilirea poziției navei este extrem de prețioasă.
4. Observațiile se execută cu un aparat universal Kern cu precizie de zece secunde.
5. Observațiile se efectuează de Buinițki.

Observații magnetice

1. După o derivă de 12—15 mile se efectuează observații magnetice pentru determinarea declinației¹ și a înclinației² magnetice.
2. Aproximativ după fiecare 30 mile parcurse se efectuează serii zilnice de observații asupra declinației. Observațiile magnetice se efectuează cu magnetometrul universal „Kombain” nr. 17.
3. Cel puțin la 2—3 zile (în funcție de prezența astrilor) se execută determinarea corecției compasului etalon.
4. Observațiile magnetice vor fi efectuate de Buinițki.
5. Paralel cu observațiile asupra declinației se efectuează determinările corecției compasului etalon de 5 țoli „G U” care nu este influențat de masele feroase de la bord. Observațiile vor fi efectuate de Efremov.

Observații gravimetrice

1. După o derivă de 15—20 mile se execută observații gravimetrice cu pendulul reversibil „Wening-Meines”.
2. Observațiile gravimetrice trebuie să se facă concomitent cu măsurarea adâncimilor. Observațiile vor fi efectuate de Buinițki.

¹ Unghiul pe care îl formează planul meridianului geografic cu planul meridianului magnetic. — N. R.

² Unghiul format de direcția cîmpului magnetic al Pămîntului cu orizontala. Este unghiul cu care se înclină un ac magnetic în raport cu orizontala, cînd el se poate roti liber într-un plan vertical care conține meridianul magnetic. — N. R.

1. La fiecare 10 mile de derivă se procedează la luarea de probe din paturile de la suprafață ale apei.
2. La fiecare 20—25 mile se efectuează observații la mari adâncimi. Observațiile vor fi efectuate de Efremov.

Observații asupra gheții

1. La fiecare 10 zile, și anume la 10, 20 și 30 ale fiecărei luni se procedează la găurirea gheții formate în 1937 și 1936.
2. La fiecare trei zile se procedează la găurirea gheții formate în 1938. După ce gheața formată în 1938 a atins grosimea de un metru, se procedează la găurirea ei de asemenea la fiecare 10 zile.
3. Observațiile asupra gheții vor fi efectuate de Badighin.
4. Observațiile asupra deplasărilor, a formării creștelor de gheață etc. vor fi efectuate de șefii de cart.

La efectuarea tuturor lucrărilor menționate mai înainte fiecare responsabil pentru o anumită lucrare va fi ajutat de carnicul care-i este atașat.

Lui Badighin — Șaripov

Lui Efremov — Ghetman

Lui Sobolevski — Butorin

Lui Buinițki — Gamankov

Comandantul spărgătorului de gheață «G. Sedov»

K. Badighin

După ce a fost dezbătut în adunarea generală a echipajului, planul a fost afișat la loc vizibil în careul ofițerilor.

Ce trebuiau să dea toate aceste observații?

Observațiile meteorologice — cu alte cuvinte observațiile asupra stării vremii — se efectuează în multe mii de puncte ale globului. De patru ori în 24 h datele cu privire la presiunea și temperatura aerului, la direcția și forța vântului, la acoperirea cu nori a cerului, la vizibilitate și precipitații sînt transmise de stațiile meteorologice institutelor centrale similare. Pe baza acestor date se alcătuiesc hărți sinoptice care indică deplasările maselor de aer, apariția cicloanelor și anticicloanelor etc. Ele îngăduie să se prezică vremea, să se avertizeze apropierea perioadelor de secetă și a celor ploioase, să se tragă concluzii avînd o imensă însemnătate pentru economia națională.

Dar Bazinul Arctic Central, avînd o suprafață de aproape 5 000 000 km², nu dispune de asemenea posturi de observație. Stația meteorologică aflată în punctul cel mai nordic din lume a fost construită pe insula Rudolf (81°48',0 latitudine nordică și 57°57' longitudine estică) și aparține U.R.S.S. Era firesc ca de la noi, care ajunsesem la latitudini și mai mari să se aștepte cu un deosebit interes buletinul meteorologic : acesta trebuia să lămurească multe lucruri oamenilor de știință.

Dar asta era prea puțin. Observațiile meteorologice pe care le efectuam n-aveau numai o importanță utilitară, practică. Dacă le efectuam nu de patru ori în 24 h, cum se procedează de obicei, ci de trei ori mai des, adunam pentru știință un bogat material factic pentru verificarea ipotezelor și teoriilor emise cu privire la fenomenele meteorologice din centrul Arcticii. Trebuie avut în vedere că de la expediția lui Nansen nu s-au procurat aproape nici un fel de date asupra vremii din Bazinul Arctic Central.

Noi însă căpătasem, după stația „Polul Nord” posibilitatea de a efectua asemenea observații o perioadă foarte îndelungată.

Observațiile astronomice pe care puteam să le efectuăm cu o mare precizie cu ajutorul unor aparate perfecționate erau menite să asigure o oglindire absolut veridică a mișcării navei purtate de ghețuri. În treacăt fie-zis, în decursul derivei am izbutit să efectuăm peste 400 de determinări astronomice — de două ori mai mult decît numărul celor efectuate la bordul lui „Fram”. Determinarea longitudinii a putut fi efectuată cu mai multă exactitate, deoarece aveam posibilitatea să verificăm cronometrele noastre prin radio cu Moscova și cu posturile străine. Aceste determinări au avut o mare însemnătate pentru deducerea legilor mișcării ghețurilor în Bazinul Arctic Central. În afară de aceasta, ele dădeau o valoare deosebită lucrărilor științifice pe care le efectuam : orice observație prezintă interes pentru știință, doar atunci cînd se cunosc cu precizie coordonatele locului unde este efectuată.

Observațiile magnetice sînt de asemenea extrem de prețioase. După cum se știe, polii ¹ magnetici nu corespund cu

¹ Partea unui corp, prin care inducția magnetică iese din corp (pol magnetic Nord), respectiv prin care inducția magnetică intră în corp (pol magnetic Sud) — *N. R.*

cei geografici. În afară de aceasta, forțele magnetice ale Pământului nu numai că au intensități și direcții diferite în diversele părți ale globului pământesc, dar sînt chiar răspîndite în chip inegal pe suprafața lui. S-ar părea că acul compasului trebuie să indice polul magnetic al emisferei nordice, aflat în nord-estul Canadei (pe peninsula Boothia — $70^{\circ}30',0$ latitudine nordică și $95^{\circ}30'$ longitudine vestică), dar el este îndreptat în direcția meridianelor magnetice care sînt înfățișate pe suprafața Pământului prin linii de egală intensitate a cîmpului magnetic terestru.

Unghiul format între meridianele geografice și cele magnetice se numește declinație magnetică și pentru a folosi compasul magnetic trebuie să cunoaștem mărimea acestei declinații în fiecare regiune dată. Trebuie de asemenea avut în vedere că declinația acului magnetic este supusă schimbărilor care au loc în timp — zilnice, anuale și seculare — care se cer de asemenea studiate.

Comportarea acului magnetic este cu deosebire nestabilă în Arctica și Antarctica. Dacă ținem seama de faptul că pînă în prezent nimeni încă nu a explorat vreodată cei peste 4 000 000 km² ai Arcticii va deveni clar cît de mare era însemnătatea observațiilor pe care le efectuam asupra comportării compasului; noi le efectuam pentru prima oară la această latitudine. Cu ajutorul aparatelor perfecționate puteam determina, cu o precizie absolută în orice punct ales de noi, declinația și înclinația magnetică a acului, adică unghiul format între acul magnetic și suprafața orizontală, și, în sfîrșit, schimbările produse în declinație și înclinație în decurs de 24 de ore.

Un interes deosebit prezentau observațiile în timpul furtunilor magnetice care provocau oscilații rapide și incorecte ale acului.

O contribuție importantă trebuiau să aducă științei măsurările gravimetrice care stabileau accelerarea forței de gravitație în diferite puncte ale suprafeței Pământului, deoarece aceasta nu este aceeași în diferite puncte ale globului pământesc. În primul rînd, în pofida imaginii obișnuite pe care o cunoaștem, Pământul nu este un glob, ci un geoid semănînd cu un elipsoid de revoluție; diametrul Pământului la ecuator este cu aproximativ 43 km mai mare decît cel care unește Polul Sud cu Polul Nord. De aceea, cu cît ne apropiem de un pol cu atît sîntem mai aproape de centrul Pământului. În al

doilea rînd, scoarța Pămîntului este cît se poate de eterogenă în ce privește densitatea : într-un loc se află oceanul, într-altul continentul. Continentele, la rîndul lor, sînt constituite din roci cu densitate diferită. Această inegalitate înrîurește și ea asupra accelerării forței de gravitație.

Deviațiile forței de gravitație sînt, firește, infime prin proporțiile lor. Acest fapt prezintă însă o însemnătate deosebită pentru știință : pe baza măsurărilor forței de gravitație se poate calcula în diferite puncte forma exactă a Pămîntului și se poate determina structura scoarței terestre.

Expediția lui Nansen a efectuat doar cîteva observații gravimetrice, tehnica fiind extrem de imperfectă în acea perioadă. Stația „Polul Nord” a efectuat o serie întreagă de asemenea cercetări. Trebuia să le continuăm și să dăm astfel științei o imagine precisă a repartizării forței de gravitație pe o întindere imensă — de la coastele Siberiei pînă la Marea Groenlandei.

O importanță deosebită prezentau observațiile hidrologice. După cum se știe, între Oceanele Înghețat de Nord și Atlantic se produce un schimb intens de ape. După definiția plastică a oceanografului Maury, în Atlantic „există un curent special. El nu seacă, chiar dacă totul ar seca în jurul lui, nu se revarsă peste maluri, chiar dacă l-ar bîntui valuri uriașe. Marginile acestui curent ca și fundul lui sînt alcătuite din apă rece, dar el însuși este cald. Izvorul lui este golful Mexic ; gura lui se află în Marea Arctică. Acest curent este Golfstreamul. Nu există în mare un alt curent de apă care să depășească masa lui colosală. El aleargă mai repede decît Mississippi și Amazonul, volumul lui este de o mie de ori mai mare decît fiecare din ele”.

S-a calculat că Golfstreamul trimite anual în Arctica aproximativ 150 000 km³ de apă caldă. În același timp, apa rece din Arctica se îndreaptă spre Atlantic, antrenînd ghețurile și degajînd de ele Bazinul Arctic Central. Grație acestui schimb intens de ape, o cincime din suprafața Oceanului Înghețat se eliberează anual de învelișul ei de gheață.

Pentru știință este foarte important să se precizeze procesele acestui schimb de ape, să se cerceteze repartizarea apelor calde în Arctica, să se stabilească dependența dintre ea și acoperirea cu ghețuri a Bazinului Arctic Central. Aceste chestiuni capătă un interes deosebit în legătură cu încălzirea Arcticii, despre care se observă indicii începînd din 1920.

Stația „Polul Nord” a izbutit să depisteze răspîndirea apelor calde atlantice aduse de Golfstream în regiunea Polului Nord. Colectînd probe de apă la diferite adîncimi, determinîndu-le temperatura și salinitatea, noi puteam continua aceste cercetări extrem de interesante avînd o importanță excepțională în problema valorificării Arcticii.

În sfîrșit, observațiile asupra gheții trebuiau să stabilească legătura care există între încălzirea Arcticii și starea învelișului de gheață : grosimea lui, procesele de formare și de înghețare etc.

Astfel, programul de cercetări pe care-l stabilisem era vast și interesant, dar el cerea o încordare extremă a tuturor forțelor echipajului. Aici s-au manifestat particularitățile esențiale ale sistemului socialist care-i educă pe oameni în spiritul vieții colective, însuflindu-le dorința de a-și dărui toate forțele unei cauze comune, nu pentru un cercetător izolat, ci pentru tot poporul.

La 15 octombrie, întregul personal al expediției s-a adunat într-o ședință de muncă. Pe ordinea de zi era o singură problemă : organizarea lucrărilor științifice. Am arătat cît de mari erau speranțele pe care și le puneau în noi savanții sovietici, cît de mare era răspunderea ce o aveam față de patrie pentru efectuarea cercetărilor și am expus planul în amănunțime. Toți au ascultat cu mare interes, de parcă ar fi fost vorba de ceva foarte drag și important pentru fiecare dintre ei.

Cînd Buinițki a afirmat că-i este greu să facă de planton, fiind supraaglomerat cu activitatea științifică, am propus să se împartă observațiile astronomice și magnetice între el și Andrei Gheorghievici. Buinițki însă a protestat împotriva acestui „rabat”. O asemenea atitudine față de activitatea științifică pe care o considerau un lucru drag era caracteristică pentru fiecare dintre ei. Nici un om n-a suflat vreun cuvînt invocînd motivul că observațiile științifice reprezintă o sarcină grea, o sarcină în plus, pe care membrii echipajului nu erau de loc obligați s-o îndeplinească, după regulamentul maritim. În schimb am fost copleșit cu o avalanșă de întrebări despre felul cum trebuiau să procedeze pentru a porni mai repede la îndeplinirea planului.

Aveam de efectuat observații științifice pe o perioadă îndelungată, poate chiar foarte îndelungată și de aceea trebuiau

organizate temeinic. Ni se ofereau cele mai largi posibilități pentru o activitate creatoare și pentru manifestarea inițiativei membrilor echipajului nostru.

Aș putea cita zeci de exemple de grija cu adevărat emoționantă pe care marinarii de pe „Sedov” o arătau pregătirii cu succes a lucrărilor științifice. Încă în timpul ședinței de muncă oamenii au început să discute în șoaptă între ei, înțelegându-se ce fel de sarcini să-și asume. Butorin și Gamankov au inaugurat această improvizată activitate creatoare. Spre sfârșitul ședinței Butorin a cerut pe neașteptate cuvîntul și a spus pe scurt :

— Gamankov și cu mine am chibzuit, și el făcu un gest larg, rotund cu brațul. Așadar, o să facem cablul pentru sonda de mare adîncime. Avem cabluri potrivite pentru asta. Și apoi o să le împletim...

După aceea, Alferov a declarat că are să poată meșteri un pahar metalic pentru măsurarea precipitațiilor. Echipajul de la mașini și-a asumat construirea vinciului pentru sonda de mare adîncime.

Astfel, în munca colectivă și unită s-a desfășurat pregătirea pentru efectuarea importantelor cercetări științifice cu care voiam să marcăm deriva navei noastre. Pentru a da o imagine mai deplină asupra acestei perioade extrem de interesante din activitatea noastră, voi reproduce cîteva pagini din jurnalul meu, care se referă la evenimentele descrise aici :

„16 octombrie. 84°02' latitudine nordică, 133°22' longitudine estică. Țin să menționez un eveniment de seamă: astăzi, în Bazinul Arctic Central a fost efectuată stația hidrologică nr. 1. Primele trei vase umplute cu apă scoasă de la adîncimi de 50, 100 și 150 m au fost sigilate, înregistrate și puse la păstrare. Temperaturile corespunzătoare au fost notate într-un jurnal special de cercetări științifice. Într-un cuvînt, totul s-a petrecut ca într-o expediție a unor oameni de știință cu singura deosebire că... la efectuarea stației hidrologice nu a luat parte nici un om de știință.

Acum voi istorisi totul pe rînd. Ieri a fost tăiată în gheață o copcă și a fost adus aici de pe navă tamburul sondei Thompson. Am atașat, de cablu, cu mari precauții (ca nu cumva să se îneco !), prețioasele noastre batometre și am început să luăm probe. Am coborît cablul calculînd astfel încît să luăm apă simultan de la trei nivele. Cînd am atins adîncimea necesară, am trimis pe cablu «un poștaş» — o greutate care tre-

buie să răstoarne batometrele în așa fel încît să se umple cu apă. Totul a decurs admirabil: batometrele au funcționat cum trebuie, iar termometrele au înregistrat temperatura. Aceste lucrări sînt anevoioase deoarece «poștașul» este capricios. Cablul se acoperă cu gheață și din această cauză poștașul se înțepenește.

Măsurarea de probă era comandată de Andrei Gheorghievici, avînd ca asistenți pe Butorin și Șarîpov. Trebuia să le vezi chipurile în clipa cînd din apă s-au ivit batometrele răsturnate și închise cum trebuie!

Astăzi am ridicat un cort deasupra copcii, iar înăuntru am așezat o măsuță. Ne-am pomenit cu un adevărat cabinet hidrologic. La orele 15 același colectiv de cercetători științifici a repetat operația, de astă dată cum se spune «pe curat». Stația a fost trecută în jurnalul de bord. Începem cu ea numărătoarea observațiilor științifice potrivit programului maritim aprobat în ședința noastră de producție.

Seara, pentru a însufléți personalul am organizat o mică cină festivă în cinstea pionerilor noștri întru hidrologie: Efremov, Butorin și Șarîpov.

17 octombrie. $83^{\circ}57',5$ latitudine nordică, $133^{\circ}20'$ longitudine estică. O victorie după alta: astăzi am terminat construcția gheretei meteorologice, pe care Butorin și Gamankov au ridicat-o după toate regulile artei.

Pînă acum izbutisem să determinăm temperatura aerului doar cu ajutorul unui psihometru¹ Assman. N-am avut posibilitatea să determinăm temperatura minimă și maximă în timpul carturilor meteorologice și nu am cercetat umiditatea aerului. Dar aceste determinări erau extrem de necesare.

Cu zece zile în urmă am găsit în cartea *Îndreptar pentru observații meteorologice* schița unei gherete meteorologice care se instalează în toate stațiile ce efectuează cercetări asupra vremii. Ghereta meteorologică are menirea în primul rînd să apere termometrele de influența razelor soarelui. O asemenea gheretă este prevăzută pe toate cele patru laturi cu jaluzele de lemn pentru ca în interiorul ei aerul să nu fie închis și să aibă aceeași temperatură și umiditate ca și afară. În gheretă se instalează toate aparatele necesare observațiilor.

¹ Aparat pentru măsurarea umidității aerului format din două termometre — N. R.

Nu era atît de ușor să construim o asemenea gheretă cu propriile noastre forțe, pentru asta trebuia nu numai să avem schițele necesare, ci și dulgheri calificați. Totuși, i-am invitat în cabină la mine pe Butorin și Gamankov, le-am arătat desenul, le-am explicat pentru ce ne trebuie o asemenea gheretă și am întrebât :

— O să știți s-o faceți ?

Mestarii noștri au sucit cărțulia în mîini, au chibzuit și au răspuns :

— Trebuie să-ncercăm...

A doua zi i-am găsit pe proaspeții tîmplari pe puntea inferioară rece. Instalaseră într-unul din unghere ceva care semăna a banc de ajustare și dădeau cu sîrg la rindea scîndurile provenite din desfacerea unor lăzi, pregătind șipci subțiri pentru jaluzele.

Cu toată sirguința lor treaba înainta destul de încet. L-am sfătuit atunci pe Butorin să înlocuiască șipcile de lemn cu fișii de placaj. Era mai ușor să tai placajul cu ferăstrăul decît să transformi scîndurile în șipci foarte subțirele.

Și iată că astăzi a fost înălțată solemn pe punte ghereta cea nouă. Este vopsită în cenușiu, finisată cu îngrijire, cu greu ai deosebi-o de una construită într-o fabrică. În interiorul acestei gherete Buinițki a instalat două termometre mari cu mercur care arată temperatura cu o precizie de 0,1 °C, un termometru de minimă cu alcool care indică temperatura minimă în decursul cartului, și un termometru de maximă care indică temperatura maximă în aceeași perioadă. În afară de aceasta au mai fost instalate în gheretă un termograf și un hidrograf — aparate cu înregistrare automată care înregistrează continuu schimbările produse în temperatura și în umiditatea aerului.

Am hotărît să instalăm în gheretă lumină electrică de la acumulateoare. Într-un cuvînt, se construiește un întreg palat meteorologic. Și toate acestea se fac aproape din nimic.

19 octombrie. 83°57',2 latitudine nordică, 133°08' longitudine estică. Neobosiții Butorin și Gamankov își îndeplinesc cîstit angajamentul — împletesc un cablu mai gros pentru măsurări la mare adîncime. Au ales cablurile cele mai trainice, le-au cărat pe puntea inferioară și au început să le desfășoare. Înfășoară două șuvițe colac, iar pe celelalte le coboară în cală : are să vină mai pe urmă și rîndul lor.

Dacă ținem seama de faptul că astăzi temperatura a scăzut pînă la — 23°C, că pe puntea inferioară nu se face foc și că oamenii sînt nevoiți să lucreze pe întuneric, nu este greu să ne închipuim cît de puțină plăcere le procura, lui Butorin și Gamankov, munca aceasta. Totuși, ei aproape că nu părăsesc puntea inferioară și muncesc cu dîrzenie.

Șarîpov și Ghetman, sub conducerea lui Andrei Gheorghievici, au fixat prin îngheț țărșii în gheață și distanța dintre aceștia va servi drept etalon de lungime pentru măsurarea viitoarei linii. Pentru început am desfășurat cablul de pe tamburul vinciului de manevră, care servise pe «Sadko» la observații hidrologice auxiliare. Am găsit înfășurat pe el un cablu de 1 500 m lungime și 2 mm grosime și altul de 900 m lungime și 3 mm grosime. Cam puțin! Avem nevoie de un cablu lung de cel puțin 5 000 m. În afară de aceasta, cablul depănat de pe tambur este foarte uzat și te pomenești că se rupe.

În timp ce Efremov, Șarîpov și Ghetman își făceau de lucru pe gheață, costumele, căciulile, gulerele lor de blană s-au acoperit de o promoroacă pufoasă. Un strat gros de promoroacă a acoperit întreaga navă, — aerul este umed și gerul îl usucă.

20 octombrie. Trofimov, Tokarev, Alferov și Nedzvetki termină echiparea atelierului mecanic. În acest scop au demontat peretele despărțitor dintre cabina bucătarului și cea a bufetierului. În viitorul atelier se instalează motorul «Cervonii Dvigun». Tot aici se vor efectua lucrări mecanice. În cabine este, totuși, mult mai cald decît în cală.

Andrei Gheorghievici este absorbit de calcule de proiectare; elaborez împreună cu el proiectul unui vinci pentru sonda de mare adîncime pe care vor începe de mîine să-l construiască mecanicii noștri. Deocamdată mai dispunem de un vechi tambur de manevră și nu ne mai rămîne să facem altceva decît, cum spun croitorii: „Să coasem costumul la nasture”. Trebuie să calculăm rezistența vinciului și să întărim în mod corespunzător tamburul de manevră pe care l-am luat ca bază, să calculăm capacitatea necesară, să alegem un motor electric, să zidim temelia, să calculăm și să potrivim transmisia cu pinioane de la motor la troliu, să construim un dispozitiv special care să ne anunțe în clipa în care greutatea va atinge fundul oceanului; în sfîrșit, trebuie să imbinăm toate acestea laolaltă și să le punem în funcțiune.

Echipajul a hotărît în unanimitate să fixeze inaugurarea măsurărilor la mare adîncime pentru ziua celei de a douăzecea aniversări a Comsomolului leninist. Acesta va fi darul nostru comun făcut patriei.

Pe Andrei Gheorghievici îl pasionează mult calculele, îi place munca aceasta. În timpul iernatului trecut izbutise să calculeze chiar... și rulmenții pentru axul pămîntului. Cu aerul cel mai serios el a calculat sarcina pentru acești rulmenți, dimensiunile lor, materialul din care trebuie confecționați etc.

În comparație cu acest agregat, vinciul nostru apare mult mai modest și încep să cred că este apropiată ora cînd vom începe măsurările la mare adîncime.

21 octombrie. Astăzi am dezbătut într-o ședință de producție construcția vinciului pentru sonda de mare adîncime. Am comunicat rezultatele calculelor noastre. Cablul lung de 4 km va cîntări, împreună cu batometrele și cu greutatea, aproximativ 170 kg.

Ca motor electric va putea să fie adaptat un dinam de rezervă, același dinam care era acționat de diesel. Pinioanele urma să ni le procurăm de la tamburul de manevră de la pupa, precum și de la strung. Reieșea astfel că putem să combinăm ceva.

Unii mecanici se îndoiau de succesul proiectului nostru, dar Dmitri Grigorievici Trofimov a pus în sprijinul lui dubla sa autoritate, cea de mecanic șef și cea de organizator de partid, și echipajul de la mașini s-a apucat de treabă.

Butorin și Gamankov au pregătit locul pentru a instala vinciul pe cavaletii de la pupa. De aici urma să tragem cablul printr-o macara fixată pe o grue¹.

După prînz ne-am dus toți trei pe gheață ca să găurim banchiza în vederea măsurării grosimii ei și a determinării temperaturii stratului de la suprafață al apei de sub ea.

Am lucrat timp de patru ore. Am sfredelit patru găuri în gheață veche de doi ani și de un an, precum și în gheața formată în cursul iernii trecute și în gheață tinăra. Cel mai greu de găurit a fost cîmpul de doi ani care avea acum o grosime de aproximativ 150 cm.

Toate datele măsurărilor au fost trecute într-un jurnal special de observații asupra gheții.

¹ Instalație pentru ridicarea bărcilor la bord — N. R.

22 octombrie. Nu trece zi ca Butorin să nu născocoască câte ceva. Ar fi putut ajunge un admirabil constructor.

Astăzi bunăoară ne-am pus problema să găsim un mijloc pentru a apăra de vârtejuri paharul folosit pentru adunarea precipitațiilor. Dacă l-am fixa pur și simplu pe un stîlp, atunci sau vîntul ar sufla afară zăpada ce s-ar depune în interior, sau, dimpotrivă, ar aduce înăuntru zăpadă mai multă decît cade în medie pe unitatea de suprafață de gheață.

Pentru a apăra acest instrument de vârtejuri se folosește de obicei un con găunos de tablă care învăluie paharul și se îngustează spre partea interioară. Am cotrobăit prin toate rezervele noastre, dar n-am găsit tablă.

Ce să facem? Doar nu era să renunțăm la observațiile asupra precipitațiilor! Și Butorin a propus să confecționăm un con din... pînză de vele. El a nituit două inele, unul mai larg și altul mai îngust, le-a unit prin antretoaze și a întins pînza în jurul lor. Rezultatul a fost întocmai cel dorit.

Gamankov s-a îndeletnicit astăzi cu «pictura»: a vopsit cu sîrguință mirele pentru măsurarea gheții, însemnînd cu precizie diviziunile.

Echipajul de la mașini continuă să lucreze la construcția vinciului pentru sonda de mare adîncime.

Din fericire, deocamdată ghețurile sînt liniștite și nu ne stînjenesc pregătirile pentru lucrările științifice. Abia astăzi de dimineață am observat câteva crăpături care însă n-au supărat nava...".

...Spre sfîrșitul lui octombrie a crescut un orășel întreg în preajma lui „Sedov”. Banchiza care vagabonda împreună cu noi a fost luată în stăpînire în întregime. Cunoșteam fiecare moviliță, fiecare adîncitură de pe ea. Chiar și căței Jerry și Ldinka se încumetau acum să pornească în expediții îndepărtate, spre periferiile „ogrăzii” noastre de gheață.

Terenul acesta larg de o formă unghiulară neregulată avea o lungime de aproape 700 m și era lat de 550 m. În timpul verii soarele, vîntul și apa l-au netezit și doar într-un singur loc a mai rămas intactă o movilă de gheață veche înaltă de aproape 4 m care se vede bine din depărtare. Mă uitam totdeauna la ea cu mult respect, căutînd să mi-l închipui cît de mare a fost cu un an în urmă, dacă și după dezghețul din timpul verii izbutise să-și mențină dimensiuni atît de respectabile. La marginile banchizei noastre se întindea un lanț

de creste de gheață scunde — urmă proaspătă a ultimelor depasări ale ghețurilor.

Lumina roșiatică a lunii scălda construcțiile ridicate de noi. Centrul orașelului de gheață putea să fie considerat fără doar și poate cortul cel mare de locuit care a fost instalat la 100 m depărtare în babordul lui „Sedov”. Silueta lui care punea o pată întunecată pe gheață semăna cu o casă adevărată. Lângă el, cu vreo 20—25 m mai spre dreapta, se zărea un cort mai mic în care era instalat postul de radio de rezervă.

În stînga cortului de locuit se înălța o piramidă frumos rînduită din butoaie cu benzină și cu petrol. Acesta era depozitul de carburanți de rezervă. Butoaiele fuseseră așezate pe scînduri. În apropiere se aflau saci cu cărbuni și un morman de cherestea care urma să fie folosită ca lemne de foc.

Lângă panta abruptă a celei mai mari creste de gheață, care se afla la o depărtare de 75 m de pupa navei, se înălța o a doua piramidă alcătuită din cutii pline cu amoniac. Povirnișul opus slujea drept „pîrtie de schi”: amatorii acestui gen de sport se cățarau pînă în vîrfurile mobilei și de acolo își dădeau drumul în jos pe schiuri.

Puțin mai aproape de navă, la vreo 40 m, se afla un cort înălțat deasupra unei copci tăiate în vederea efectuării stațiilor hidrologice.

În ungherul cel mai îndepărtat al banchizei, chiar aproape la marginea ei, se topea în beznă coliba de gheață a lui Viktor Buinițki. Era „stațiunea” noastră „magnetică”: după cum se știe, pentru efectuarea observațiilor magnetice trebuia să ne îndepărtăm cît mai mult de navă pentru ca masele fieroase de pe navă să nu înrîurească asupra indicațiilor date de aparate.

Înainte de a începe observațiile, Buinițki era nevoit să așeze pe zăpadă, mai departe de colibă, toate obiectele de metal, inclusiv carabina, pe care și-o lua pentru eventualitatea că ar întîlni un urs.

De aceea, de îndată ce am descoperit urme de urs în acea regiune, am numit cîteva santinele dintre marinari, care străjuiau cu rîndul lângă colibă, cu carabina pregătită, în timp ce Buinițki își făcea observațiile.

La 100 m de navă am fixat în gheață, prin îngheț, un stîlp în vîrfurile căruia am legat paharul pentru măsurarea precipitațiilor. Pentru a putea ajunge mai lesne la el, oamenii au

făcut o scăriță pe care au fixat-o de stîlp. În sfîrșit, peste tot se zăreau mire pentru măsurarea gheții, balize care indicau locurile unde fusese găurită gheața pentru măsurarea grosimii ei etc. Potecile bătătorite pe gheață, numeroasele pîrtii de schi completau asemănarea „ogrăzii” noastre de gheață cu un peisaj obișnuit de iarnă.

De îndată însă ce te depărtați cu 50 m tabloul se schimba : dincolo de lanțul de creste de gheață care aveau cîmpul se întindea un deșert mort și necunoscut, învăluit în beznă și cufundat în tăcere. Deocamdată ne feream să trecem peste hotarele lui.

Pe neașteptate s-a apropiat aniversarea derivei, dată despre care merită să relatez mai amănunțit.



ORICÎT DE OCUPAT ar fi fost echipajul nostru cu munca obișnuită de fiecare zi, am început totuși din timp pregătirile pentru sărbătorirea aniversării derivei, pregătiri pe care le-am desfășurat foarte temeinic. Fiecare înțelegea că data aceasta reprezenta un hotar însemnat, ziua unui mare bilanț.

Simțeam nevoia să socotim ceea ce se făcuse în interval de un an, să căutăm lipsurile, să ne întrebăm pe noi înșine: „Ați făcut oare tot ce-ați fi putut face? Cum ați trăit în acest an? Ce v-a dat el? Ați crescut oare cât de cât sau ați rămas aceiași care ați fost?”

Întregul colectiv dădea zor silindu-se ca în preajma aniversării derivei să facă și mai mult decît fusese făcut pînă atunci.

Buinițki, Andrei Gheorghievici și cu mine ne-am cufundat în calcule. Am hotărît să facem un bilanț cît de cît general al anului trecut. Au rezultat cifre destul de impunătoare. Din perioada cînd „Sedov”, laolaltă cu „Sadko” și cu „Malighin”, pătrunseseră într-o regiune necunoscută, însemnată pe hartă cu o pată albă, colectivul nostru a izbutit să efectueze sute de observații prețioase.

În primul rînd, cu ajutorul a 107 determinări astronomice, am izbutit să trecem cu precizie pe hartă drumul parcurs în

derivă. În decursul acestui an am înaintat spre nord cu peste 1 000 km. Dacă însă ținem seama de toate sinuozitățile și lațurile complicate pe care le-a descris nava o dată cu ghețurile în derivă, lungimea totală a drumului parcurs este de 3 000 km. Începînd din luna aprilie, „Sedov” deriva dincolo de paralela 80, înaintînd treptat tot mai mult spre nord-vest. La aniversarea derivei atinsese $84^{\circ}18',5$ latitudine nordică și $133^{\circ}58'$ longitudine estică.

În al doilea rînd, participanții la iernatul în derivă efectuaseră, în decursul acestui an, aproximativ 100 de măsurări la o adîncime pînă la 3 000 m, opt măsurări la o adîncime de peste 3 000 m, 31 observații magnetice; au fost înregistrate 34 însemnări gravimetrice, efectuate 365 observații zilnice asupra duratei și stării gheții, peste 1 000 observații meteorologice. În afară de aceasta, la fiecare zece zile s-au făcut determinări ale grosimii gheții, s-au efectuat regulat observații asupra comportării compasului magnetic, precum și lucrări hidrologice. O parte din aceste cercetări au fost efectuate la bordul lui „Sadko”, însă acum întregul complex de lucrări științifice fusese preluat de echipajul de pe „Sedov”.

Cu un an în urmă eram 217 oameni, iar acum, din armata aceasta rămăseseră doar 9. În schimb ne-a sosit o completare admirabilă: 6 marinari de pe „Ermak” care au împărtășit voluntar cu noi greutățile derivei, dînd dovadă, prin fapte, de fermitate și de pricepere în lupta cu greutățile. Cea mai bună verificare a coeziunii și sudării colectivului reînnoit a constituit-o memorabila muncă de șoc din 26—28 septembrie, cînd ne-am aflat în preajma unei grave catastrofe. Acum, cînd ne pregăteam să sărbătorim aniversarea derivei constatăm cu satisfacție că toți cei cincisprezece membri ai echipajului au făcut față strălucit acestei verificări: nervii nici unuia dintre ei nu au cedat. Fermitatea, stăpînirea de sine și munca plină de abnegație a întregului colectiv au dat rezultate excelente, deoarece am reușit să salvăm nava.

Cu puțin timp înainte de aniversarea derivei am citit cartea lui Byrd *Din nou în Antarctica*. Multe lucruri m-au uimit în cartea aceasta, dar mai ales cît de dezbinați și stăpîniți de egoism meschin erau membrii expediției. Iată cum este caracterizată starea sufletească a celor rămași la iernat:

„Părea că gerul împietrise sufletele...”

Cînd omul de serviciu la bucătărie, somnoros și rebegit, începea să-și îndeplinească îndatoririle, găsea soba stinsă,

mașina pentru topirea zăpezii înghețată, cazanul de apă gol și polițele încărcate pînă la tavan cu văsăria lăsată murdară de cei care mîncaseră la miezul nopții. Începînd cu locțiitorul șefului expediției făceam cu toții pe rînd de serviciu, de aceea în fiecare dimineață se auzeau din bucătărie țipete de indignare, și de minie, care, din păcate, nu dădeau nici un rezultat, deoarece, cum era de așteptat, toate rămîneau ca mai înainte. Deși, grație radioului, eram la curent cu toate evenimentele petrecute în lume, părea că nimic nu producea o impresie deosebit de puternică asupra noastră. De obicei, tot ceea ce depășea cadrul intereselor noastre personale ne impresiona prea puțin și nu ni se părea prea esențial.

O dată a izbucnit un incendiu în bucătărie, Rawson și Pane, care erau de serviciu, continuă imperturbabili să spele vasele, fără să manifeste cel mai mic interes față de eforturile făcute de bucătar pentru a stinge focul, deși ei înșiși erau aproape sufocați din pricina fumului. Carbonnet care alerga de colo-colo prin cameră și nu izbutea să stingă focul cu extingtorul, se repezi furios la cei doi oameni care erau de serviciu întrebîndu-i dacă au de gînd, la naiba, să întreprindă ceva.

— Asta nu-i treaba noastră, a rostit impasibil Rawson.

— Ce nu-i treaba voastră ? strigă bucătarul.

— Să stingem incendiile, declară Rawson.

— Firește, confirmă Pane, cei care sînt de serviciu la bucătărie sînt obligați doar să spele vasele și să pună masa. Restul trebuie să facă bucătarul. Ordinul numărul cinci, para-graful unu...".

Rîndurile acestea m-au uimit atît de mult, încît le-am transcris și adunînd întregul echipaj le-am citit cu glas tare. Oamenii au ascultat cu luare aminte și au întrebat uimiți dacă era într-adevăr un fragment dintr-o relatare despre o expediție sau nu cumva era luat dintr-un foileton. Le-am arătat cartea lui Byrd și nu a mai rămas nici o îndoială.

Cînd a plecat în prima lui expediție antarctică, Byrd, prevăzător, a luat cu el printre alte bagaje și o duzină de cămăși de forță solide, precum și două sicrie elegante căptușite cu mătase și prevăzute cu plăci de argint pe care nu mai rămînea decît să se graveze numele viitorilor lor proprietari.

Cît de străină ne este nouă psihologia oamenilor din lumea capitalistă, unde singurul imbold îl constituie interesul personal !

În expedițiile sovietice optimismul, încrederea în victorie și coeziunea oamenilor noștri reprezintă cea mai sigură cheazășie împotriva melancoliei. Oricît de deosebite erau caracterele și temperamentele adunate în colectivul nostru, am izbutit să închegăm în situația cea mai grea a derivei printre ghețuri o viață unită și chibzuită.

Anul acesta i-a dat fiecăruia foarte mult. Ne-am întărit fizicește și moralmente. Ni s-a lărgit cercul cunoștințelor și al experienței. Aproape fiecare dintre noi a avansat la un post de mai mare răspundere : fusesem al doilea ofițer de punte pe „Sadko” și am ajuns comandant pe „Sedov” ; Dmitri Grigorievici Trofimov fusese al patrulea mecanic pe „Ermak” și a ajuns mecanic șef și organizator de partid pe „Sedov” ; Andrei Gheorghievici Efremov condusesese practica studenților imbarcați pe „Malighin” și a ajuns primul ofițer al navei noastre ; Serghei Dmitrievici Tokarev fusese mașinist șef pe „Sadko” și ajunsese al doilea mecanic pe „Sedov” ; Vsevolod Stepanovici Alferov fusese mașinist și ajunsese al treilea mecanic ; Nikolai Sergheevici Șaripov fusese fochist și devenise mașinist ; Dmitri Prokofievici Butorin fusese marinar și ajunsese șef de echipaj. Ceilalți membri ai echipajului și-au ridicat și ei considerabil calificarea în decursul acestui an și căpătaseră experiență.

Mai trebuia oare să dovedim că la bordul lui „Sedov” viața nu se putea limita la lumea strîmtă a celor cincisprezece oameni ? Dimpotrivă, interesul manifestat de oamenii noștri pentru tot ceea ce se petrecea dincolo de bordurile navei, pe continentul îndepărtat, creștea tot mai mult. Fiecare eveniment petrecut în viața politică internațională, fiecare nou succes realizat în construcția sovietică, fiecare nou record al fruntașilor în producție stîrnea un schimb în-suflețit de păreri și trezea un ecou viu la bordul navei.

Nevoia nobilă de a desfășura o activitate creatoare se extindea pe „Sedov” în virtutea aceleiași legități ca și pe Marele Pămînt.

Nu mai vorbesc despre uriașa muncă creatoare care se desfășura, ca să spun așa, „în producție”. Ideile inventive luau naștere și în cabine, și pe puntea inferioară, chiar și în cambuză, în număr atît de mare de parcă ar fi funcționat la noi un mare birou de proiectări. Inițiative apăreau fără încetare și în traiul nostru.

Radiotelegrafistul nostru Nikolai Bekasov se hotărăște pe neașteptate să studieze limba engleză. Își procură manuale de la Șarîpov, care îndeplinește prin suplinire funcția de responsabil al bibliotecii, și tot timpul liber tocește verbe, prefixe și conjugări: vrea ca pînă la sfîrșitul derivei să știe să citească și să vorbească englezește.

Bucătarul Pavel Megher se îndeletnicește cu desenul. Albumul lui este plin cu zîmăgălituri din viața care se deapănă în pustiul de gheață. Mecanicul Vsevolod Alfred visează să scrie o carte și în acest scop ține un jurnal amănunțit.

Aproape toți am devenit fotografi amatori pasionați. În afară de aceasta, în orele de răgaz, cînd vremea ne îngăduia, organizam partide de schi sau patinam. Pavel Megher, care era din Odessa, pînă la venirea sa pe „Sedov” nu pusese niciodată schiuri în picioare și din această pricină rămînea totdeauna în urma noastră. L-am luat sub supravegherea mea, l-am învățat cîteva procedee simple de schiere și acum alunecă la fel de bine de pe movila cea mare de gheață.

La această atmosferă calmă, plină de voieșie, a contribuit destul de mult faptul că izbutisem, încă din primele zile ale celui de-al doilea iernat, să statornicim condiții de trai relativ suportabile.

Condițiile acestea nu aveau nimic comun cu situația grea din timpul primei ierni. Atunci locuiau pe nave 217 oameni și din această cauză era normal să nu ne ajungă combustibilul, îmbrăcămintea călduroasă, petrolul pentru iluminatul cabinelor. Acum cabinele noastre nu erau mai prejos de cele ale altor stații polare. Chiar și în cabina doctorului, a lui Alferov și a lui Nedzvetki, care erau considerate cele mai puțin călduroase, temperatura nu cobora sub $+14-15^{\circ}\text{C}$.

O dată la cinci zile se făcea curățenie generală: curățam și spălăm totul și scoteam afară pe gheață saltelele și păturile pentru a le aerisi.

O dată la zece zile se făcea focul la baie — o adevărată binefacere. Cu săpun eram asigurați pe cel puțin opt ani.

Într-un cuvînt, întîmpinam aniversarea derivei noastre printre ghețuri cu rezultate destul de bune și aveam ce să spunem la apropiata seară festivă. Aveam despre ce să scriem în ziarele care cu două-trei zile înainte de aniversare ne bombardau pur și simplu cu „fulgere”, cerîndu-ne articole, schițe și corespondențe. Țin să remarc, printre altele, că

autorii acestor cereri nu-și închipuiau pesemne prea bine situația derivei noastre dacă credeau că putem să consacram zile întregi creației literare: fiecare ziar ne cerea neapărat un articol „amănunțit și cuprinzător” și neapărat „de urgență”. Iar dacă nu apucam să le trimitem, alte „fulgere” ne zoreau fără cruțare. Unui respectabil ziar din capitală i-a dat prin minte să exercite presiune asupra autorului acestor rânduri nu numai prin mijlocirea conducerii Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, ci chiar... intervenind pe lângă familie.

Am primit din partea soției următoarea telegramă :

„Trimite, te rog, mai repede articolul. Se insistă foarte mult”.

Cu zece zile înainte de aniversare am simțit că ziua aceasta nu va trece neobservată nici pe Marele Pământ. Cadrul îngust al aniversării pe care o sărbătoreau modest cincisprezece marinari pierduți în pustiul de gheață se lărgise : ne soseau salutări din cele mai îndepărtate colțuri ale U.R.S.S.

Am primit deodată următoarea telegramă :

„Pionierii școlii nr. 152 din orașul Tașkent vor să devină explora-tori ca voi. Telegrafiați episoade ale derivei pentru a le citi adunării”.

Apoi radiotelegrafiștii au recepționat o comunicare din Vladivostok :

„Marinarii flotei roșii din unitatez N salută drapelul U.R.S.S. pe care l-ați purtat cu cinste spre latitudinile cele mai mari din lume”.

Căpătam și asemenea telegrame :

„Telegrafiați fulger unde să ne adresăm pentru a vă înlocui iernat polar”.

Urmau zece-cincisprezece semnături.

De la Comitetul de Radio al Uniunii Sovietice ni se anunța că la 23 octombrie se va organiza o emisiune radio-fonică specială pentru noi.

Mai mult decât atât, ni s-a cerut să indicăm ce anume ar dori să audă fiecare dintre noi.

S-a iscat atunci un mare tărăboi. Propunerea aceasta era atât de neașteptată, încât responsabilul cultural al comitetului

nostru de întreprindere — același neobosit Șarîpov — chiar s-a zăpăcit puțin.

Pe puntea inferioară au început discuții și consfătuiri. Am început să ne amintim în colectiv nume de compozitori, titluri de lucrări muzicale — mecanicii și mateloții noștri nu avuseseră prilejul să meargă prea des la operă și la conservator, deși cu toții iubeau muzica, o iubeau cu atîta pasiune încît toate cele o sută de discuri ale patefonului nostru erau cunoscute pe dinafară.

În cele din urmă cererea noastră colectivă a fost scrisă. Era destul de pestrîță, dar a fost alcătuită din toată inima.

Eu am cerut să se execute la microfon balada „El stă tăcut înaintea voievodului” de Rubinstein și valsul din opereta „Clopotele din Corneville”. Doctorul voia să audă aria lui Lenski din „Eugen Oneghin”, aria lui preferată, și „Moment muzical” de Schubert. Andrei Gheorghievici a cerut să se cînte aria lui Tomschi din „Dama de Pică” și „Balada Puricelui”. Tokarev a cerut să se execute aria prințului din „Rusalka” și „Ciocîrlia” de Glinka. Butorin dorea să asculte elegia rusă „Floricele sîngerii”, iar Megher voia să audă cu orice preț cîntecul popular gruzin „Suliko”. În sfîrșit, Trofimov ruga să se organizeze un concert dat de Ansamblul de cîntece și dansuri „Steagul Roșu”.

După ce am transmis toate cererile, după ce au fost scrise și transmise toate articolele, după ce s-a făcut întreg bilanțul ne mai rămînea de făcut partea cea mai puțin complicată a pregătirilor prejubiliare: să alcătuiim programul festivității.

Intrucît mai aveam foarte mult de lucru pentru pregătirea măsurărilor la mare adîncime și termenul pe care ni-l propusesem — a douăzecea aniversare a Comsomolului leninist — se apropia, am hotărît să nu pierdem în zadar o zi întreagă, cu atît mai mult cu cît ziua de 23 octombrie cădea în ajunul unei zile de odihnă. De aceea, am amînat sărbătorirea aniversării pentru seara, după terminarea lucrului. Adunarea festivă a fost fixată la ora 20. Am pregătît un referat nu prea mare în care se făcea bilanțul activității desfășurate de noi în decurs de un an. Aveau să urmeze apoi o cină de gală, un spectacol dat de amatori și la ora 1 noaptea, după ora locală (care se deosebea foarte mult de ora Moscovei), radiotelegrafiștii aveau sarcina să pună în

funcțiune difuzoarele: glasurile dragi ale patriei trebuiau să răsună în mijlocul nostru în toiu! serbării.

Se cuvine să spunem aici cîteva cuvînte despre pregătirile făcute pentru cina noastră de gală. Am păstrat meniul transcris cu multă migală de mîna doctorului, încadrat într-o ramă elegantă împodobită cu înflorituri în creioane colorate. Privindu-l îmi amintesc cu cită trudă noi trei, doctorul, Andrei Gheorghievici și cu mine, am căutat printre provizii ceva care ar fi putut să zguduie imaginația tovarășilor noștri. Truda aceasta a fost în cele din urmă încununată de succes. Iată cum arăta meniul nostru sărbătoresc:

Cină

1. Plăcintă cu carne
2. Piftie de porc
3. Scrumbie cu garnitură
4. Chilcă¹
5. Șproturi²
6. Salam de Braunschweig
7. Brînză
8. Păstrugă în sos tomat
9. Sardeluțe
10. Castraveciori în oțet

Desert

1. Prăjitură „Napoleon”
2. Fursecuri „Potpourri”
3. Dulceață: „Prune negre”, „Caise”, „Cireșe”
4. Bomboane de ciocolată „Derby”, „Lebedi”, „Tennis”.
5. Cacao
6. Cafea
7. Ceai cu lămîie proaspătă
8. Ciocolată „Mignon” și „Standard”

Este adevărat că alimentele din care a fost preparată cina noastră de gală nu erau chiar așa de proaspete, cea mai mare parte călătorea de un an și jumătate împreună cu „Sedov”. Dar noi nu eram deprinși să luăm în seamă asemenea mărunțișuri. Aleksandr Aleksandrovici Poleanski împreună cu ajutoarele sale au alcătuit în mare taină lista băuturilor după rețete proprii. Au fiert niște siropuri aromate rezultate din zeama unor lămîi și afine zaharisite, amestecîndu-le cu cafea și chiar... cu boabe de mazăre, sursă de vitamine. Toate acestea au fost amestecate cu spirt în diferite doze și pînă la urmă au rezultat niște băuturi uluitoare; bunăoară, lichiorul „Paralela 84”, „Amară vitaminată” sau

¹ O specie de scrumbioară din Marea Caspică — *N. R.*

² Sardeluțe afumate conservate în untdelemn — *N. R.*

„Lichiorul AAP”, băutură ale cărei inițiale mascau cu destulă transparență inițialele inventatorului ei.

Iată că a sosit mult așteptata zi de 23 octombrie. Ziua aceasta a început ca de obicei : carnicul i-a trezit pe oameni, ne-am luat dejunul și ne-am împrăștiat fiecare pe la muncile noastre. Echipajul de la mașini a continuat să lucreze la construcția vinciului pentru sonda de mare adâncime. Butorin și Gamankov și-au făcut de lucru pe gheață, instalind aparatul pentru măsurarea precipitațiilor. Radiotelegrafiștii au încărcat acumulatele de la dinamul de rezervă. Doar pavilioanele de sărbătoare care fluturau deasupra navei ne aminteau că această zi nu este la fel cu celelalte.

La orele 17,30 a fost terminat lucrul la bord. Oamenii s-au retras în cabinele lor ca să se odihnească puțin, să se spele și să se îmbrace. S-a ivit o mare solicitare de apă caldă, praf de săpun pentru bărbierit, ață, ace.

Fierul de călcat, obiect prețios în condițiile în care trăiam, trecea din mână în mână. Mi-l dăruise în chip solemn, înainte de plecarea sa cu ultimul avion, Ivan Vasilievici Echimov, bufetierul de pe „Sedov”, care lucrase 23 de ani pe nava noastră și se despărțise cu greu de ea. Numai prescripțiile stăruitoare ale medicilor îl siliseră pe bătrîn să părăsească iernatul.

Din careul ofițerilor se auzea zgomot de veselă. Acolo lucra bucătarul nostru ajutat de planton.

Am frunzărit jurnalul pentru observațiile științifice, am transcris pe o foaie de hîrtie cîteva cifre pentru raportul meu, am expediat obișnuitele telegrame de serviciu și am ieșit pe punte ca să văd dacă nu cumva ghețurile ne pregăteau vreo surpriză în noaptea de sărbătoare.

Se lăsase întunericul nopții. Stelele se ascuseseră în nori și nu se vedea aproape nimic la doi pași de navă. Zăpada scîrțîia sub picioare. Vîntul rece dinspre sud vuia trist. Nu-și mai schimbase direcția de trei zile și acum înaintam iar drept spre nord. Dar banchiza era deocamdată liniștită și nu se auzeau sunetele pe care le produce procesul de aglomerare a ghețurilor...

Membrii expediției de pe „Sedov”, îmbrăcați corect, proaspăt bărbieriți și pieptănați se și adunaseră în careul ofițerilor. Dmitri Grigorievici Trofimov a venit îmbrăcat în tunică, pe care strălucea aurul și emailul Ordinului „Steagul Roșu al Muncii” primit pentru drumul direct de la est la vest

efecuat la bordul spărgătorului de gheață „Litke”, pe Calea Maritimă de Nord. Pentru a sărbători ziua solemnă, Butorin a scos din cufăr costumul său albastru pe care-l păstra cu mare grijă. Doctorul a venit și el la serată în costumul său cel nou. Credincios tradiției sale și-a pus guler alb și cravată. Ceilalți s-au îmbrăcat și ei cât mai de gală cu putință, fiecare cu ce a avut.

Se simțea la toți o bună dispoziție sărbătorească. Cu greu ne-am fi putut închipui în posomorita seară de 23 octombrie 1937, când navele noastre s-au oprit în mijlocul ghețurilor în derivă din Marea Laptev, acum departe de noi, că aniversarea acestei triste seri va deveni o sărbătoare pentru noi. Cite gânduri grele și deprimante ne veniseră atunci în minte ! Cît de grele fuseseră împrejurările ! Dar orice izbindă îți procură cu adevărat bucurie numai atunci când ai dobândit-o prin trudă. Și acum, după drumul lung și anevoios pe care l-am străbătut puteam să ne spunem cu toată hotărîrea : da, și pe banchiza noastră-i sărbătoare...

Acul ceasornicului s-a apropiat de cifra 20¹. Am ocupat la masă locul rezervat președintelui și am rostit o cuvîntare despre datoria patriotului sovietic. Amintind de drumul parcurs, am spus că aveam dreptul să ne mîndrim cu ceea ce făcusem. Era însă cît se poate de clar că fiecare cetățean cinstit al Uniunii Sovietice ar fi lucrat în locul nostru la fel. Noi ne-am făcut doar datoria, așa cum și-o face grănicerul care, fără să-și precupească viața, păzește cu vigilență granița, muncitorul care, fără să-și precupească eforturile, trudește ca să perfecționeze producția, sau omul de știință care, fără să țină seama de timp, stă aplecat nopți întregi deasupra unui proiect îndrăzneț deschizînd patriei drumul spre glorie și putere.

— Munca noastră seamănă întrucîtva și cu una, și cu cealaltă, și cu a treia am spus eu. Sintem nevoiți și să apărăm nava împotriva ghețurilor care o atacă, apărare legată de riscul vieții noastre, și să trudim asupra perfecționărilor tehnice ale lucrărilor, și să organizăm o serioasă activitate științifică. De aceea uneori întîmpinăm greutăți. Dar patria, partidul ne răsplătesc cu mîrînimie prin recunoștința și grija pe care ne-o arată și grija aceasta ne încălzește și ne dă curaj.

¹ Cadranul ceasornicului de pe «Sedov» avea 24 diviziuni — N. A.

Să ne urăm, aşadar, unul altuia, ca în al doilea an al derivei să muncim şi mai uniţi, şi mai apropiaţi, şi mai rodnic !...

Am turnat vin în paharele noastre şi le-am ridicat pentru ţara fericită în care fiecare avea dreptul să muncească şi să creeze şi în care acestei munci creatoare îi erau asigurate toate posibilităţile, pentru patrioţii sovietici care sporesc cu abnegaţie forţa patriei.

Au răsunat aplauze şi strigăte de salut. Întregul nostru echipaj saluta furtunos patria.

În jurul mesei se desfăşura o convorbire prietenească nestingherită. Discutam despre evenimentele cele mai de seamă ale anului care trecuse, făuream planuri de viitor, vorbeam despre rude şi prieteni care în acele ore ne pome-neau cu cuvinte pline de căldură. Cînd venea sorocul pentru a pune staţia de radiotelegrafie în funcţiune, unchiul Saşa se ducea în cabina lui şi după cîtva timp se întorcea cu un vraf de telegrame de felicitare.

În toiul seratei, unchiul Saşa, reţinîndu-şi cu greu zîmbetul declară :

— Comandante, poftiţi în cabină ; un corespondent al unui ziar din Novgorod doreşte să vă ia un interviu.

Toţi au izbucnit în hohote de rîs. M-am mirat ; cum de izbutise să ajungă pînă la noi corespondentul din Novgorod ?

Lucrurile s-au lămurit după aceea. Era cît se poate de simplu. Redactorii inventivi ai ziarului din Novgorod recrutaseră în calitate de corespondent special pe unul dintre radiotelegrafiştii de la capul Celiuskin, un concetăţean de-al lor. Conştiinciosul radiotelegrafist polar ne transmisese salutul redacţiei sale şi ne ceru o dare de seamă amănunţită de felul cum am sărbătorit aniversarea.

Cînd m-am întors împreună cu Poleanski în careul ofiţerilor veselie era în toi. Alferov şi Şaripov se avîntau într-un dans rusec ; după aceea mecanicii noştri au cîntat în cor cîntecul preferat al lui Poleanski „Se-ntinde marea largă”, apoi iar a dansat cineva...

Spre orele 1 noaptea zarva s-a domolit şi ne-am adunat lîngă difuzoare. Peste puţin trebuia să înceapă emisiunea de radio de la Moscova consacrată derivei spărgătorului de gheaţă „Sedov”. Iată, în sfîrşit, glasul binecunoscut al crainicului care rosti :

— Începem emisiunea pentru echipajul spărgătorului de gheață „Gheorghe Sedov”.

Concertul festiv s-a prelungit câteva ore. Au fost executate absolut toate comenzile noastre cu excepția uneia singură: Ansamblul de cîntece și dansuri „Steagul Roșu” se afla departe de Moscova și organizatorii concertului îi cereau scuze lui Trofimov pentru că nu-i putuseră îndeplini dorința. În schimb, programul concertului a fost mult lărgit în favoarea lui cu numere suplimentare și am stat în preajma difuzorului pînă la orele 3 și jumătate dimineța.

Oamenii s-au răspîndit prin cabinele lor mulțumiți și fericiți, pătrunși de conștiința plină de bucurie că patria, ale cărei glasuri prietenoase ajungeau pînă la noi de la o depărtare de mii de kilometri, era aproape. Ce anume putea să întrecă în intensitate și strălucire această senzație ?

În ziua de 24 octombrie, la orele 9 seara cartul radiotelegrafic al lui A. A. Poleanski a luat sfîrșit și el a fost înlocuit de Nikolai Bekasov. Aleksandr Aleksandrovici a adormit. După cîtva timp a simțit că-l zgîlție cineva. Era Bekasov. Tînărul radiotelegrafist era emoționat.

Poleanski sări din pat :

— Ce-i ? Au început presiunile ?

— Nu, răspunse Bekasov, Celiuskin cheamă la aparat pe radiotelegrafistul șef. Are de transmis o radiogramă importantă.

Lui Poleanski i-a pierit somnul ca luat cu mîna. Nu mai avusese un asemenea caz. Ce putea să fie ? Se apropie de aparat. Străduindu-se să-și ascundă emoția, bătut în manipulator un salut glumeț adresat radiotelegrafistului Vorojtov de la capul Celiuskin.

„Ce vrei să-mi comunici, Vasea ? Mă bucură totdeauna să stau de vorbă cu un om atît de simpatic ca tine”.

Vorojtov nu a răspuns însă la glumă. Comunică :

„Recepționează o telegramă” !

Poleanski începu să scrie.

După câteva clipe el, care de obicei era un om atît de calm și de echilibrat, năvăli ca un tinerel în careul ofițerilor, unde tocmai ne luam dejunul Trofimov, Sobolevski, Tokarev și cu mine. Alergă spre mine și-mi întinse blancheta telegra-

mei. De emoție cuvintele îi pieriseră pe buze și rosti cu glas întretăiat :

— Uite... pentru noi... de la Kremlin... Felicitare.., pentru aniversarea derivei...

Am sărit în picioare și am citit telegrama cu glas tare. Când am isprăvit de citit, s-a înstăpinit un minut de tăcere. Ne uitam unul la altul de parcă nu ne venea să credem în fericirea noastră.

Apoi răsunară aplauze puternice. Am comandat :

— Treziți-i pe toți ! Toți pînă la unul să vină numai-decît aici !...

S-a stîrnit o adevărată furtună de emoții printre noi. Ne îmbrățișam, ne sărutam, strigam „ura” ; se cerea pentru a nu știu cîta oară să se recitească radiograma.

Oamenii pe care-i trezise carnicul, neștiind ce se întîmplase așteptau să li se comande o muncă urgentă de șoc și aruncau priviri uluite în careul ofițerilor, unde domnea o veselie atît de uimitoare. Dar de îndată ce întîrziatîi aflau despre ce era vorba începeau să-și exprime entuziasmul într-o formă nu mai puțin furtunoasă.

În sfîrșit, i-am demolat întrucîtva pe oameni. A luat naștere spontan un miting fulger. Voiam să spun multe, dar asemeni lui Poleanski, în prima clipă îmi pierise darul vorbirii : toate cuvintele pe care le știam păreau palide și nedemne în comparație cu simțămintele care ne umpleau inima. A rezultat, astfel, o cuvîntare foarte scurtă :

— De azi înainte, ziua de 24 octombrie va fi sărbătoarea cea mai mare și de neuitat pentru echipajul nostru... Să muncim în așa fel încît să justificăm încrederea marii noastre patrii.

Trofimov propuse să trimitem o telegramă de răspuns. Mai rămîneau doar zece minute pînă la sfîrșitul legăturii prin radio cu capul Celiuskin. Nu voiam să amînam compunerea răspunsului pînă la emisiunea următoare. De aceea Poleanski a dat fuga în cabina de radiotelegrafie să-l prevină pe Vorojtov că vom transmite răspunsul, iar eu și cu Trofimov ne-am așezat să compunem textul telegramei.

Am rupt un colț dintr-o hartă de navigație și m-am înarmat cu un creion.

Era mai ușor de scris decît de vorbit, cuvintele se revărsau singure din adîncul inimii, dar voiam să redactăm cît mai bine fiecare frază. De aceea cele zece minute pe care

ni le dase Poleanski pentru a întocmi telegrama de răspuns au zburat într-o clipită și noi nici măcar n-am izbutit s-o transcriem pe curat. Poate că așa a ieșit chiar mai bine. Făcînd abstracție de unele stîngăcii de stil, telegrama exprima cu toată sinceritatea, cu toată spontaneitatea emoțiile care ne stăpîneau inimile în clipele acelea.

La orele 13 și 12 minute radiotelegrafistul nostru șef luă legătura cu stația de la capul Celiuskin.

După zece minute, telegrama a fost transmisă de la capul Celiuskin pe insula Dickson, iar după alte zece minute undele eterului o transmiseră la Moscova, la Kremlin.

...Așa a luat sfîrșit sărbătoarea noastră, cea mai mare și mai importantă dintre toate sărbătorile pe care le-am cîntit în tot cursul anului.

VIAȚA PE O NAVĂ în derivă se desfășoară cît se poate de inegal. O asemenea navă, care se deplasează prin voința vînturilor, se află cu desăvîrșire în stăpînirea lor. Oamenilor care lucrează pe o navă în derivă le este greu să prevadă ce va aduce ziua de mîine :

un nou salt spre pol sau o revenire la latitudini mai sudice, presiuni amenințătoare ale ghețurilor sau ore liniștite și senine. Uneori se perindă săptămîni, luni în șir și nu știi ce să scrii în jurnalul tău, atît de asemănătoare și monotone sînt zilele. Deodată însă se produce o schimbare neașteptată și fiecare zi aduce atîtea evenimente, încît îți vine greu să le enumeri măcar.

Curînd după ce am sărbătorit aniversarea derivei am intrat tocmai într-o asemenea perioadă de evenimente importante. Deși ghețurile ne-au purtat destul spre nord, situația din jurul lui „Sedov” nu era mai bună decît în Marea Laptev, vestită pentru nestatornicia ei. Jurnalul de bord și jurnalul de observații asupra gheții erau pline de însemnări despre canaluri, ochiuri de apă, presiuni și deplasări ale ghețurilor. Uneori nava era nevoită să suporte atacurile furibunde ale ghețurilor și atunci întregul echipaj pornea să lupte cu ele.



Cînd am întocmit planul de cercetări științifice, ne-am înțeles că-l vom pune în aplicare fără a ne teme de nici o greutate. De aceea, în această perioadă agitată nu ne-am întrerupt observațiile; oamenii care se îndeletniceau cu ele aveau de îndurat multe dificultăți. Spicuiesc din jurnalul meu:

„25 octombrie. Așadar, a început iarna adevărată. Astăzi este un ger de minus 30°C. Cît am stat de cart am înțepenit, dar gerul nu are nici cea mai mică înrîurire asupra stării gheții. Banchize, groase de un metru, plesnesc cu atita ușurință de parc-ar fi de sticlă și nu dintr-o gheață extrem de dură care cedează greu chiar și unui sfredel de oțel.

La ora 5 dimineața s-a format un canal la pupa, dar după cîteva ore s-a închis la loc. Seara, la tribord, la o depărtare de 40—50 m a apărut un nou canal imens, întinzîndu-se pe o distanță de 150—200 m de la nord la sud și făcînd o cotitură spre sud-est. Canalul acesta s-a închis destul de repede la loc ajungînd să aibă o deschizătură de un metru și jumătate.

Continuăm pregătirile intense pentru efectuarea măsurărilor la mare adîncime. Trofimov, Tokarev, Șarîpov și Ghetman și-au făcut de lucru toată ziua cu vinciul, care va fi terminat în curînd. Butorin și Gamankov împletesc sîrguincios cablul necesar pe un ger de minus 30°C.

Mă neliniștește foarte mult problema iluminatului în cazul unei avarii. „Simamoto” consumă mult combustibil și este instalat în compartimentul mașinilor. În caz că s-ar întîmpla ceva nu l-am putea scoate de acolo. Instalația rezervată pentru eventualitatea unei catastrofe trebuie să stea pregătită pe punte, pentru ca în caz de primejdie să poată fi debarcată ușor pe gheață.

De aceea, începînd de astăzi, Alferov și Nedzvetki au reînnoit încercările de a pune în funcțiune dinamul mic de rezervă al motorului «Cervonii Dvigun». Este destul de frig ca să se lucreze pe punte, dar firește că oamenii nu au refuzat să o facă.

26 octombrie. Ghețurile continuă să-și facă de cap. În cursul nopții au început deplasările. Canalul de la tribord, despre care am amintit ieri, s-a lărgit încet pînă a ajuns să aibă 20 m. Acum se îndreaptă spre sud-est pînă la orizont. Gheața a crăpat, iar la babord a apărut o fisură largă de

aproape o jumătate de metru chiar lângă bordaj, perpendicular pe el, în dreptul compartimentului mașinilor.

În pofida acestor surprize, continuăm lucrările științifice. Buinițki a efectuat observațiile magnetice curente. Efremov, cu ajutorul lui Butorin și al lui Gamankov, a efectuat stația hidrologică nr. 2; a luat probe de apă de la 11 nivele pînă la o adîncime de 400 m. Oamenii au degerat rău de tot și au obosit. Au fost nevoiți să coboare cablul de mai multe ori. Blestematul de «poștaş» se înțepenește cu îndărătnicie și nu mai ajunge pînă la batometre. Din această cauză batometrele nu se răstoarnă și nu se închid și adesea muncim fără nici un rezultat.

Mecanicii și-au făcut de lucru pînă la orele 10 seara cu «Cervonii Dvigun» și cu vinciul pentru sonda de mare adîncime. Numai de ne-ar lăsa ghețurile în pace pînă la 29 octombrie. Atunci vom izbuti să terminăm pregătirea pentru efectuarea măsurărilor la mare adîncime și ne vom îndeplini angajamentul de a construi vinciul pînă în ziua celei de-a douăzecea aniversări a Comsomolului.

27 octombrie. $84^{\circ}31',2$ latitudine nordică, $132^{\circ}57'$ longitudine estică. Urși. Iarăși urși. Cîte emoții, speranțe și — vai, dezamăgiri.

A început cam pe la miezul nopții. Tocmai ne pregăteam să ne culcăm, cînd vigilențele noastre plontoane, Jerry și Ldinka, au început să latre și să urle cît le ținea gura. Am alergat cu armele în mîini pe punte. Chiar la prova navei s-a ivit o clipă în beznă și apoi a dispărut o pată albă, abia vizibilă. Pomorenii noștri, vînători înverșunați, se jurau că fusese un urs. Scepticii le contestau afirmația. Au aprins făclii și au coborît pe scara de piscică, pe gheață. Foarte aproape de navă, la vreo trei metri, se zăreau deslușit niște urme mari ale unei fiare uriașe. Urmele porneau de la depozitul de combustibil și se îndreptau spre navă, iar de aici se îndepărtau spre cortul în care erau păstrate proviziile de rezervă.

Descoperirea aceasta ne-a pus pe gînduri; asta mai lipsea acum — nu noi să ne înfruptăm din carne de urs, ci ursul din conservele noastre.

Am zorit spre depozit. Acolo erau toate în ordine. Oaspetele curios a ocolit corturile, sacii cu cărbuni, butoaiile cu benzină, a cercetat totul și apoi și-a văzut de drum. Urmele lui distanțate se pierdeau spre răsărit.

Am ridicat pentru orice eventualitate pasarela, pentru ca să nu primim noaptea vizita ursului, iar Andrei Gheorghievici, cu punctualitatea lui obișnuită a notat în jurnalul de bord :

«26 octombrie, orele 23 și 40 min. A fost zărită silueta unui urs la o depărtare de 10 m de navă. Orele 24. După plecarea ursului, care a dispărut repede în întuneric când cîinii au început să latre, am procedat la examinarea zăpezii de pe gheață. Au fost deslușite urme mari de urs».

Cu aceasta, incidentul putea să fie considerat încheiat. Astăzi însă, la ora 4 după-amiază, Andrei Gheorghievici a intrat la mine în cabină și mi-a raportat într-o formă glumeață :

— La pupa tribord, la 300 m de navă a fost indentificat un urs alb.

— Mi-am aruncat pe umeri pufoaica, am luat pușca și am ieșit în goană pe punte. Era beznă. Doar spre sud-est strălucia lumina irizată a aurorei boreale, ale cărei raze tremurătoare erau ațintite ca niște săgeți spre zenit. Aurora rece, spectrală era neputincioasă în fața întunericului albastru; dimpotrivă, îl accentua prin contrastul ce-l puneă între lumină și umbre. La tribord, în semiîntuneric, se zărea într-adevăr o pată nu prea mare. Ursul pășea agale, nu se grăbea. Din cînd în cînd se oprea și privea în jurul lui.

De astă dată nava nu-l interesa cîtusi de puțin și trecea pe lîngă noi îndreptîndu-se spre nord. Pe punte se auzeau glume :

— Direcția nord...

— Exact după relevment...

— Ce fel de compas o fi avînd, magnetic sau Sperry ?

Tot așteptînd să vedem dacă ursul nu se va apropia cumva de navă m-am mutat pe teugă, dar Moș Martin a trecut de noi, continuîndu-și drumul la fel de calm și imperturbabil. Să-l nimerești cu pușca în întuneric la o distanță de 100 m era foarte greu. Am hotărît totuși să trag, măcar pentru a-l înfricoșa și a-i tăia pofa să mai viziteze depozitul nostru de provizii.

Împușcătura răsună în aerul înghețat. Ursul se ridică pe labele de dinapoi și ascultă uimit : cine cutezase să tulbure tăcerea ?

Am mai tras o dată. Pesemne că de astă dată glonțul a suierat undeva prin apropierea fiarei : ursul a făcut un salt

într-o parte cu o sprinteneală pe care nu te așteptai s-o vezi la făptura asta calmă și mișoasă. Al treilea glonț l-a pus pe fugă. Peste puțin, mica pată albă săritoare se topi în beznă.

Poleanski, Șaripov și cu mine ne-am înarmat cu torțe și am pornit pe urmele ursului, însă de la primii pași ne-am afundat în nămeți adânci și pufoși. Câtă putere și abilitate trebuia să aibă această fiară ca să poată galopa printr-o asemenea zăpadă. Cu chiu, cu vai ne-am tîrit după urmele proaspete pînă am ajuns la un ochi mare de apă. Aici urmele se întrerupeau — pesemne că ursul înotase pînă la marginea opusă a ochiului de apă. Nu ne mai rămînea decît să ne întoarcem la bord.

Mai tîrziu am descoperit că ursul izbutise totuși să facă o poznă. În locul cortului în care vara se efectuaseră observații magnetice, Butorin și Gamankov au găsit doar niște petice de pînză.

Judecînd după coordonate, în ultimele trei zile am fost purtați din nou cu 13 mile spre nord, cu o viteză destul de apreciabilă.

28 octombrie. $84^{\circ}31',9$ latitudine nordică, $132^{\circ}23'$ longitudine estică. Nu am nici o clipă liberă. De aceea, înregistrez în grabă numai ceea ce este cel mai important.

Sîntem pe sfîrșite cu pregătirile pentru măsurările de mare adîncime. Ieri s-a lucrat de la orele 9 pînă la 24, iar astăzi la fel. Mecanicii și marinarii sînt niște oameni de ispravă : au făcut totul precis și la termen.

Mîine — în ziua celei de-a douăzecea aniversări a Comsomolului — vom lăsa sonda la o adîncime de cîteva mii de metri și vom încerca să atingem fundul oceanului.

Vinciul a fost deja montat și instalat pe cavaletii de la pupa. Butorin și Gamankov au construit pentru el un postament solid, deși cam stingaci lucrat, din grinzi și scînduri. Tot acolo am adus cu mare greutate un dinam nu prea mare, de 6 kW, care înainte era pus în funcțiune de motorul diesel. Acum, dinamul acesta va juca rolul de motor electric pentru acționarea vinciului.

Pe tamburul vinciului a fost înfășurat cablul împletit de Butorin și Gamankov. Capătul lui a fost trecut prin blocul contor care este fixat pe grua pentru bărci. Jos s-a început tăierea copcii în care vom coborî cablul, operație care nu este atît de simplă cum ar putea să pară la prima vedere. Timp de cîteva ore, toți cei 15 oameni au tăiat gheața ; am săpat o

gaură adincă fără să dăm de apă. Gheața este foarte tare și groasă, pesemne că dedesubt s-au adunat iar straturi numeroase de gheață, așa cum se întâmplase astă vară când am încercat să tăiem o copcă lângă cîrmă.

Mîine în zori vom relua lucrul. Mi-e teamă ca ghețurile să nu ne împiedice — sînt din ce în ce mai agitate : ieri dimineața, la vreo 20—30 m de navă au apărut cîteva canale noi. Un canal mare s-a transformat ieri într-un ochi de apă larg de 150 m. Din cînd în cînd se aude zgomotul ghețurilor care se încălecă.

Mecanicii au izbutit, în sfîrșit, să pună în funcțiune dinamul de rezervă.

Astă-seară, munca de șoc a întregului echipaj s-a desfășurat deja la lumina electrică.

29 octombrie. Zi nenorocită și totodată fericită. Astăzi am suferit o mare înfrîngere : în timpul efectuării unei măsurări la mare adîncime, s-a rupt și s-a dus la fund cablul lung de 1 800 m, împletit cu atîta trudă de Butorin și Gamankov. Din înfrîngerea aceasta însă am învățat multe lucruri, astfel că nu ne lăsăm pradă desperării. Toate calculele s-au adevărit, toate mecanismele construite ad-hoc au funcționat cum trebuie, toți oamenii au lucrat cu pricepere și doar o întîmplare nefericită a zădărnicit succesul observațiilor. Înseamnă, așadar, că vom izbuti în cele din urmă să punem la punct măsurările la mare adîncime, deși va trebui să cheltuim pentru aceasta încă multă energie.

Oricît am fost de istoviți după munca efectuată ieri, astăzi ne-am sculat toți foarte devreme. Am împodobit nava cu pavilioane în cinstea celei de-a douăzecea aniversări a Comsomolului leninist ai cărui membri sînt cei mai mulți dintre noi. Am dejunat în grabă și la ora 9 dimineața ne-am apucat de treabă. Munca care fusese întreruptă în cursul nopții, a fost reluată.

La lumina vie a celor două lămpi cu cîte opt becuri electrice, pe care mecanicii le-au atîrnat deasupra gheții, am tăiat gheața, am aruncat-o în aer cu amonal, și iar am tăiat. Dedesubt apăreau încă fără încetare straturi noi de gheață și în cele din urmă, am fost nevoiți să renunțăm. Ne-am despărțat cu 30 m la babord și am început să tăiem o altă copcă. Aici gheața era mai subțire.

La orele 2 după amiază copca era tăiată. Am instalat deasupra ei niște capriori solizi de lemn de care am agățat

și un bloc-contor. Acum cablul se întindea pînă la copcă trecînd prin două contoare fixate unul pe grua pentru bărci și celălalt pe căpriori. Contoarele își controlau reciproc indicațiile. De capătul cablului au fost atîrnate trei greutăți luate de la sonda Thompson și cîntărind în total 36 kg. Am socotit că aceste greutăți ne vor ajuta să ne dăm seama de momentul atingerii fundului : de îndată ce se va ajunge la fund, întinderea cablului trebuia să slăbească. În afară de aceasta, greutățile trebuiau să ia măcar puțin nisip de la fundul oceanului.

Și iată că a venit clipa pentru care ne-am pregătit atît de mult și cu atîta îndîrjire. O scurtă consfătuire de instruc-taj și toți se împrăstie pe la locurile lor. La gura copcii stau Buinițki, Sobolevski și Bekasov înarmați cu cîrlige din sîrmă groasă de alamă. Cît timp cablul va coborî, ei îl vor trage cu aceste cîrlige căutînd să simtă momentul critic al atingerii fundului ; din păcate nu am inventat încă un aparat care să înregistreze automat acest moment.

Lîngă grua pentru bărci s-au postat Andrei Gheorghievici, Șaripov și Ghetman ținînd în miini cîrlige asemănătoare. Mecanicii supraveghează funcționarea motorului și a dinamului. Lui Butorin și Gamankov, eroii principali ai acestei zile, le-a fost încredințat postul de onoare și de răspundere : vor coborî cu mîna lor la fundul oceanului cablul împletit de ei. În sfîrșit, comand în megafon :

— Începem !

Andrei Gheorghievici notează ora exactă — 16 h 05 m 00 s. Butorin, cu chipul serios și concentrat desface frîna ; se aude scrișnetul cunoscut al vinciului. Cablul subțire de metal se scufundă încet în apă, strălucind cu un luciu tulbure la lumina becurilor electrice. Cu fiecare mie de metri el se întinde tot mai mult deoarece la greutatea încărcăturii atîrnate se adaugă greutatea proprie a cablului. Butorin și Gamankov, care lucrează cu rîndul la vinci, privesc cu o expresie de implorare firul acesta subțirel împletit de mîinile lor din sute de bucăți de diferite grosimi. Cîtă forță, energie și muncă sînt cuprinse în fiecare metru de cablu.

Emoția șefului de echipaj și a marinarului se transmite involuntar fiecăruia dintre noi. Chiar și Poleanski, care nu are legătură directă cu măsurările de mare adîncime se în-vîrtește pe lîngă vinci și-și jumulește nervos barba. Oare se va rupe ?

Dar nu, deocamdată totul merge bine. Pe tambur au mai rămas doar câteva spire de cablu, iar controlorii noștri înarmați cu cârlige de alamă încă n-au simțit nici cea mai mică slăbire a greutateii.

Încă o turație. Încă una... și încă una... Trolul se oprește.

— Tot cablul, spune Gamankov.

— Douăzeci și șapte de minute treizeci și două de secunde, anunță Andrei Gheorghievici, uitându-se la ceasornic.

— Contorul arată 4 100 m ! Strigă Buinițki de pe gheață.

Cablul rămîne însă mereu întins, ceea ce dovedește că greutatea n-a atins încă fundul. N-am bănuir că oceanul este atît de adînc în regiunea aceasta și n-am pregătir un vinci de rezervă. Ne este necaz că prima măsurare nu vă da rezultate exacte. Dar acum n-avem încotro. La orele 17 Trofimov pune în funcțiune întreprătorul cu pîrghie și motorul electric începe să rotească tamburul în direcție opusă. Cablul iese încet din apă și se acoperă repede cu gheață.

Deodată motorul a început să funcționeze mult mai ușor, încordarea lui datorită greutateii a scăzut brusc. O bănuială dureroasă a străfulgerat mintea fiecăruia : pesemne că sub apă cablul s-a rupt. Încă puțin și cablul a început să se balanseze în copcă, asemenea unui capăt de frînghie de la cumpăna fîntînii, deși după calculele noastre trebuiau să fie în apă încă vreo 2 000 m de cablu.

La orele 17 și 33 min a ieșit din copcă capătul acoperit de gheață. Au rămas la fundul oceanului 1 800 m de cablu precum și greutatea. Gamankov a pălit. Butorin se ținea mai tare, dar și el era tulburat. Noi toți nu eram mai puțin amărîți decît ei.

Nici unul nu a roșit nici un cuvînt despre faptul că munca noastră se irosise în zadar... Dimpotrivă, abia acum, după prima experiență, chiar dacă ea a eșuat, s-a convins fiecare că inițiativa noastră era un lucru real. Vinciul și motorul funcționau bine, contoarele dădeau indicații exacte, cablul suportase toată povara greutateii atîrnate de el și doar împletitura care nu fusese suficient de trainică cedase în ultimul moment. Însemna, așadar, că se putea repeta experiența, dacă va confecționa un alt cablu mai solid.

Examenul capătului rupt al cablului ne-a arătat că festa ne-o jucase un așa-numit «ochi». Cînd cablul a fost lăsat la apă s-a format un laț încîlcit care nu s-a îndreptat, iar șuvi-

țelor cablului, nefiind întinse, li s-a redus considerabil rezistența, rezultatul fiind ruptura.

Seara a mai avut loc o întâmplare care ne-a solicitat încordarea forțelor și a nervilor. Abia se terminase cina, cind deodată s-au auzit țipete :

— Foc ! Foc !...

Era Nedzvetki care ieșise pentru o treabă oarecare din careul ofițerilor îndreptîndu-se spre cabina lui. El adulmecase mirosul înecăcios de ars venind dinspre infirmerie și dăduse alarma.

Am sărit cu toții de la masă, repezindu-ne spre cabina doctorului. Ce se întîmplase ? Se aprinsese funinginea în cotul burlanului care ducea fumul de la sobița din careul ofițerilor și încălzea infirmeria. Burlanul se încinsese și peretele despărțitor de lemn începuse să ardă înăbușit.

Focul a fost stins în cinci minute cu eforturi unite și în chip organizat : am scos afară burlanul și am stropit cu apă scîndurile carbonizate care mocneau. Ne-a fost de mare ajutor faptul că Alferov a adus din compartimentul mașinilor o seringă mare și folosind-o ca pe o pompă a stins repede flacăra.

În general sărbătoarea s-a desfășurat într-un chip cu totul nesărbătoresc. Toți au obosit și s-au istovit. Va trebui să facem mîine zi de odihnă, iar după aceea ne vom apuca cu forțe noi de lucru. Astăzi, la adunarea solemnă de partid și de comsomol care s-a ținut seara tîrziu, ne-am luat angajamentul să continuăm cu orice preț măsurările la adîncimi mari.

1 noiembrie. M-am uitat la ultima însemnare și am zîmbit fără voie : omul își propune, iar ghețurile dispun. Am crezut că în ziua de 30 octombrie ne vom odihni, dar tocmai în ziua aceea ne-am pomenit cu o muncă de șoc de toată frumusețea. A început, literalmente, la cîteva ore după ce-mi terminasem însemnarea precedentă în jurnal și mă culcasem, savurînd în gînd odihna lungă care mă aștepta.

Curînd după miezul nopții s-au auzit trosnete, zăngănit și scîrțîituri — se închidea ochiul de apă care se formase în ultimele zile ale lunii octombrie la prova tribord. Gheața tînără, groasă de 20 de cm care o acoperise în aceste zile se spărgea cu zăngănit jalnic și forma creste de gheață.

M-am îmbrăcat și am ieșit pe punte. După zece minute totul s-a potolit, dar abia m-am culcat și am ațipit că s-au

auzit din nou bubuituri. Acum gheţurile presau şi formau creste de gheaţă la pupa şi traversa tribord¹.

Se scurseră câteva minute şi apoi parcă totul se domoli din nou. Dar la orele 4 şi 25 min dimineaţa gheţurile începură un adevărat asalt al navei. De peste tot răsunau sunetele ameninţătoare, greu de redat în cuvinte, ale procesului de formare a crestelor de gheaţă, care semăna când cu şuiatul vântului, când cu duduitul uniform al motorului, când cu gemetele unei fiare uriaşe, când cu vuietul pe care-l fac valurile spărgându-se de coastă. Puteam să ghicim fără teamă de a greşi, că de astă dată nu se spărgea gheaţa tină, ci o banchiză adevărată de o grosime de 2 m.

Nu ne mai ardea de dormit. Nu numai eu, ci şi ceilalţi membri ai expediţiei au ieşit pe punte şi şi-au atînit privirile în beznă unde se zbuciumau forţe invizibile.

— O spinare de gheaţă ! O spinare de gheaţă ! se auziră strigăte pe punte.

Într-adevăr, din beznă răsărise o spinare de gheaţă a cărei albeaţă se contura vag. Ea şerpui de-a lungul tribordului, ocolind pupa. Dar puternica presiune care transformase gheaţa tină de acoperise ochiul de apă într-un morman de mici sfărîmături nu s-a oprit aici ; acum se fărîmiţa şi alergau spre navă banchize vechi de mai mulţi ani. Părea că nimic nu va putea să oprească această ofensivă, dar spinarea de gheaţă s-a oprit la 30 m de navă, cu forţele epuizate.

Pe la orele 9 dimineaţa gheaţa a început din nou să se mişte. Banchiza s-a depărtat cu o jumătate de metru la tribord. S-au ivit noi crăpături. Una dintre ele s-a întins pînă la gurna-tribord, iar alta pînă la pana cîrmei. Acum, la tribord gheţurile s-au prefăcut într-un adevărat păsat. După o oră şi jumătate s-au auzit scîrîituri şi trosnete din direcţia spinării masive de gheaţă, care se înălţa la o depărtare de 60 m la pupa tribord, pe locul unui canal apărut recent. Din cînd în cînd nava, al cărei corp suporta presiuni considerabile, tresărea convulsiv din tot corpul ei cîntărind multe tone.

Deocamdată însă nu se petrecea nimic extraordinar. Am avut de-a face nu o dată cu asemenea presiuni, astfel că viaţa la bord îşi urma cursul obişnuit. Echipajul profită de ziua de odihnă ; de pe puntea inferioară răsunau acorduri de pian,

¹ Expresie marinărească, care înseamnă perpendicular pe mijlocul navei în bordul din dreapta — N. R.

Andrei Gheorghievici scria ceva îngînînd un cîntec, eu citeam.

Exact la ora douăsprezece și jumătate, ca de obicei, a sunat clopoțelul care ne chema la masă. Dar n-am mai apucat să prînzim : în clipa aceea gheața nu mai suportă teribila presiune și începu să se frîngă cu bubuituri chiar lîngă bordaj, în dreptul calei nr. 2.

Izbiturile se făceau simțite tot mai tare și tot mai des. Sloiurile presau bubuind nava.

Am ordonat ca toți membrii echipajului să-și pregătească sacii cu rezerve personale, să se îmbrace și să fie pregătiți să coboare pe gheață. Ordinul a fost îndeplinit literalmente în trei minute.

— Muncă de șoc a întregului echipaj ! Pregătirea pentru explozii !...

Au fost aprinse pe dată torțele. În beznă licăriră lumini roșii. Voiam să aruncăm în aer gheața cu amonal, la o oarecare distanță de navă, tocmai în dreptul locului unde ghețurile presau cel mai aprig corpul lui „Sedov”. În felul acesta am fi slăbit presiunea.

Totul era pregătit pentru explozie, cînd deodată, ca la un semn al unei baghete magice, presiunea încetă la fel de brusc cum începuse. Se lăsă pe dată o tăcere neobișnuită. Apoi se auzi un zgomot de gheață care se împrăstie, îndepărtîndu-se încet de navă, făcînd loc unei fișii înguste de apă.

Nu mai era nevoie de explozii. Părea că totul se liniștise definitiv. Timp de o oră încheiată, nici un sunet nu a tulburat tăcerea întinderilor de gheață. Dar Arctica este perfidă. Ghețurile s-au liniștit pentru moment și apoi și-au reluat muzica înspăimîntătoare. După un minut «Sedov» căpătă o izbitură care făcu ca tot echipajul să dea buzna pe punte.

De astă dată, ghețurile ne-au atacat în dreptul calei nr. 3.

S-au scurs cîteva secunde, «Sedov» căpătă pe rînd încă două lovituri puternice. Coastele de oțel ale navei gemură. Scrumiera de porțelan care se afla pe marginea mesei în cabina mea căzu și se sparse. Gheața presă nava și pîrîi ca o mitralieră uriașă.

Încă un minut... Și iar păru că totul s-a sfîrșit. Deasupra lui «Sedov» se lăsă o tăcere mormîntală. De-a lungul întregului tribord gheața se retrăgea din nou, formînd un ochi larg de apă.

Motorul «Cervonfi Dvigun» dezlănțui un duduie deslușit și pe întreaga navă se revărsă o lumină electrică strălucitoare. Am examinat cu luare aminte încăperile aflate sub linia de plutire. Nu se zărea nicăieri nici o urmă a încăleștării noastre cu ghețurile, care abia luase sfârșit. Nava, întărită cu traverse de punte, a rezistat cu cinste atacurilor. Numai acolo unde ghețurile presaseră cu o deosebită furie, bordajul strălucea pe dinafară de parcă ar fi fost lustruit.

Cu aceasta însă presiunile nu au luat sfârșit. Vânturile puternice care și-au schimbat brusc direcția de la nord la sud, au agitat atât de tare ghețurile, încât multă vreme încă nu s-au putut liniști.

Reproduc mai jos un fragment din jurnalul de bord în care este expusă într-o formă concisă urmarea evenimentelor descrise mai înainte.

«Orele 13 și 40 min. Dinamul de rezervă a fost oprit. Lucrul a încetat. La tribord, în banchiza care presează nava, la o depărtare de 15—20 m, au fost săpate două scobituri pentru explozii.

Orele 18 și 20 min. A reînceput presiunea gheții. Gheața presează la tribord în regiunea calei nr. 2 și a compartimentului căldărilor.

Orele 18 și 25 min. A fost pus în funcțiune dinamul de rezervă. S-a pregătit amonul.

Orele 18 și 40 min. Presiunea a slăbit puțin.

Orele 18 și 45 min. Presiunea a reînceput.

Orele 18 și 55 min. Presiunea a încetat. Dinamul a fost oprit.

Orele 21 și 00 min. O nouă presiune care este însoțită de trei puternice izbituri ale gheții de corpul navei în regiunea calei nr. 2, a compartimentului căldărilor și a calei nr. 3. Nava a suferit o zguduire puternică. Presiunea a continuat timp de 5—10 min.

Orele 22 și 00 min. Gheața la tribord s-a depărtat de navă cu o jumătate de metru. Au fost debarcate pe gheață două butoaie cu petrol.

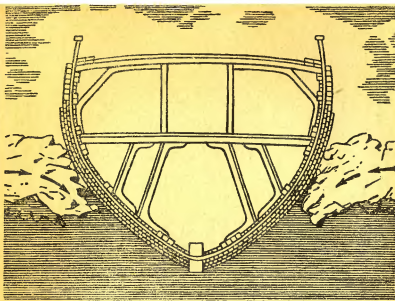
Orele 22 și 30 min. S-a încetat lucrul.»

Noaptea dinspre 30 spre 31 octombrie nu a adus liniște. Carticii notau fără încetare în jurnal mereu alte însemnări despre deplasările gheții :

«Orele 2 și 50 min. Nava a căpătat o izbitură foarte slabă.

Orele 3 și 00 min. La tribord gheața s-a depărtat de navă cu 2—4 m. Canalul de la prova s-a lătit.

Orele 10 și 30 min. La o depărtare de 150 m de prova, presiune puternică și îngrămădire a ghețurilor formînd creste.



Secțiune prin „Fram” (prin cuplu maestru¹). Când se produce presiunea, ghețurile fac să alunece nava în sus.

Orele 11 și 40 min. Presiunea a încetat. La tribord gheața s-a depărtat de navă cu 10—12 m.

Abia la 31 octombrie, pe la amiază, ghețurile s-au liniștit puțin în regiunea unde se afla «Sedov» și am putut să ne revenim puțin în fire. De fapt, chiar și astăzi ajunge pînă la noi zgomotul pe care-l face gheața tînără formînd creste. Nu sîntem asigurați împotriva unor noi surprize și în orice moment povestea aceasta poate să reînceapă.

Nici nava «Fram» a expediției norvegiene pe care a condus-o Fritjof Nansen n-a dus-o ușor printre ghețurile în derivă. Ea a suferit presiuni foarte puternice și frecvente. «Fram» însă fusese construit anume în vederea derivei printre ghețuri. Corpul lui mlădios de lemn avea o formă bombată, asemenea vechilor nave rusești destinate pentru navigația printre ghețuri; ghețurile presîndu-l îl lăsau să alunece în sus. Dacă,

¹ Coasta care determină lățimea cea mai mare a navei — N. R.

datorită formei, pierduse din manevrabilitate și din tonaj, cîștigase, pe de altă parte, în rezistență la presiunea ghețurilor.

«Sedov», al cărui corp era construit din pereți drepți de oțel, nu era de loc adaptat pentru o derivă printre ghețuri. Fusesse construit pentru a naviga în mările cu ghețuri puține. O presiune cît de cît serioasă poate să strivească sau să frîngă corpul navei noastre, așa cum s-a întîmplat cu «Celiuskin». Perspectiva este prea puțin plăcută...

Deplasările continue ale ghețurilor ne îngreuiază extrem de mult cercetările științifice. Ieri, bunăoară, Buinițki însoțit de Ghetman, a fost nevoit în două rînduri să se ducă la coliba magnetică pentru a face determinările necesare : presiunile l-au silit pe Buinițki să-și întrerupă munca.

Din observațiile astronomice rezultă că sîntem purtați mereu spre nord. Ne apropiem iar de paralela 85. La 31 octombrie, coordonatele erau $84^{\circ}34',8$ latitudine nordică și $131^{\circ}11'$ longitudine estică. Este drept că am mai atins această latitudine în urmă cu o lună, iar după aceea vînturile de nord ne-au împins spre sud. Acum însă sîntem purtați înainte mai vertiginos.

În careul ofițerilor și pe puntea inferioară se discută foarte mult despre acest fapt. Toți visează să ajungă la Polul Nord — doar acum derivăm cu mult mai la nord decît „Fram” în această regiune, și avem unele speranțe să trecem prin mult invidiatul punct geografic unde nu există meridiane și nici împărțirea timpului în zi și noapte.

Deriva noastră va da, firește, mult științei, chiar dacă nu vom ajunge la pol, ci vor trece pe lîngă el îndreptîndu-ne spre vest. În orice caz eu n-aș obiecta împotriva unei asemenea variante !...

2 noiembrie. $84^{\circ}39,0$ latitudine nordică, $129^{\circ}48'$ longitudine estică. Am afișat în careul ofițerilor ordinul nr. 39 în legătură cu paza contra incendiilor.

«Pentru a evita cazurile de aprindere a pereților despărțitori în locurile pe unde ies burlanele sobițelor, așa cum s-a întîmplat la 29 octombrie, ordon :

§. 1 — Mecanicului șef să împrejmuiască cu azbest locurile pe unde ies toate burlanele și astfel să înlăture posibilitatea aprinderii pereților despărțitori ; primul ofițer : să verifice starea în care se află toate sobițele și burlanele, să aibă grijă ca butoaietele cu apă pentru stinsul incen-

diilor aflate pe puntea inferioară și în careu să fie pline; în celelalte încăperi de locuit este obligatoriu să se instaleze căldări cu apă. În careu și pe puntea inferioară să fie instalate cite două căldări pentru scos apa din butoaie, precum și unelte pentru stingerea incendiului.

f. 2 — Interzic să se facă focul în atelierul mecanic. Interzic, de asemenea, categoric fumatul în această încăpere. Cei ce vor contraveni acestui ordin vor fi aspru sancționați. Pentru iluminat să se folosească numai acumuloarele.

f. 3 — Cartnicilor: să supravegheze cu vigilență arderea focului în sobițe și în lămpi pentru a preîntîmpina orice posibilitate de incendiu. Tuturora: atunci cînd folosesc combustibil, să dea dovadă de prudență maximă.

f. 4 — Primul ofițer trebuie să aibă grijă ca burlanele sobițelor să fie curățate periodic; curățirea lor să se facă la fiecare 5 zile adică la 5, 10, 15, 20, 25 și 30 ale fiecărei luni...».

Ordinul se și îndeplinește. Acum, Tokarev și Alferov repară căptușelile de azbest din jurul locurilor pe unde ies burlanele sobițelor pentru mărirea securității împotriva incendiilor.

3 noiembrie. Astăzi, la ora 3 după ora locală, ne aflăm la $84^{\circ}47'0$ latitudine nordică și $128^{\circ}50'$ longitudine estică. Aceasta înseamnă că în ultimele 11 zile am fost purtați spre nord-vest exact cu 50 mile. Un ritm destul de frumos.

Acum suflă dinspre sud-vest un vînt de forța 5 ($8-10,7\text{m/s}$) E un ger de -10°C . Noaptea a avut loc o neînsemnată deplasare a gheții.

Pentru prima oară, de cînd a apărut Luna nouă, s-a arătat pe cer astrul ceresc. Înfățișarea lui provoacă deocamdată nedumerire: seamănă cu o bucată informă de cupru roșu. Lumina rece, roșiatică, pe care o împrăstie, dă peisajului nostru de gheață, o înfățișare deosebit de tristă.

Ghețurile sînt acum mai mult sau mai puțin liniștite. Totuși, pe la orele 11 a avut loc o slabă presiune. Ochiul de apă care s-a format la tribord este deja acoperit cu o pojghiță de gheață tînăra. Datorită presiunii, suprafața gheții tinere s-a acoperit de încrețituri și a căpătat o formă ondulată. Cînd însă presiunea a depășit limita plasticității, gheața tînăra a crăpat și sfărîmăturile s-au încălecat.

4 noiembrie. $84^{\circ}51',2$ latitudine nordică, $128^{\circ}37'$ longitudine estică. Continuă să sufle un vînt constant dinspre sud

sud-est de forța 4—5. Ziua s-a scurs cu desăvîrșire calmă, dacă facem abstracție de episodul comic care s-a petrecut cu Buinițki și Gamankov.

Ei s-au dus astăzi la «stația magnetică» pentru a termina echiparea colibe de gheață. Au încărcat într-o sanie ușa care era pregătită pentru aceasta, materiale, instrumente, au luat o lanternă, carabina și au pornit la drum. Cît timp nu se terminase echiparea cabanei, Buinițki lucra într-un cort care fusese restaurat după vizita ursului. Cortul acesta care constituia o pată neagră pe zăpadă îi servea, de obicei, drept punct de orientare.

Și iată că astăzi Buinițki și Gamankov n-au mai zărit cortul. Au rătăcit pe gheață o oră întreagă, dar n-au găsit nicăieri vreun indiciu de existență a «stației magnetice», de parcă ar fi intrat în pămînt, ca locul vrăjit din *Serile la hotarul din apropiere de Dikanka*.

Acum, în careul ofițerilor, tovarășii glumesc pe seama vînătorilor noștri, încercînd să-i încredințeze că urșii sau morsele, invidioase pe laurii lucrătorilor noștri științifici, au șterpelit cortul hotărînd să organizeze studiarea elementelor magnetismului terestru, cu propriile lor forțe.

Peste puțin timp, coliba de gheață «pierdută» a fost găsită.

5 noiembrie. 84°56',0 latitudine nordică, 128°14' longitudine estică. Pînă la paralela 85 au mai rămas 4 mile. Pare-se că traversarea acestei linii va fi marcată de sărbătorirea celei de-a XXI-a aniversări a Revoluției din Octombrie.

În prezent, sub conducerea lui Trofimov au loc pregătiri intense pentru această sărbătoare. Poleanski a recepționat prin radio lozincile pentru Octombrie și Ghetman le scrie pe pînze lungi, roșii. Nedzvețki și Bekasov pregătesc numărul festiv al gazetei de perete, care are un titlu destul de energic și de expresiv : «Vom învinge».

Toți scriu articole pentru gazeta de perete. Mie mi s-a cerut să scriu articolul de fond. Buinițki scrie un articol despre lucrările științifice, Trofimov unul despre sarcinile care revin tovarășilor rămași la iernat. Ghetman ne avertizează împotriva minuirii cu neatenție a focului. Sobolevski scrie despre felul cum am prevenit îmbolnăvirea noastră de scorbut. Bekasov îi sfătuiește pe toți să facă în fiecare zi exerciții fizice. Megher a compus o operă lirică despre Jerry și Ldinka. Articolul lui se intitulează *Despre ajutoarele carnicului*.

În cabina lui Anton Gheorghievici mașina de scris tăcănește fără încetare : la rugămintea lui Nedzvetki el transcrie la mașină toate articolașele.

Judecînd după cele arătate mai înainte va ieși un număr interesant.

Butorin și Gamankov confecționează o stea mare roșie în interiorul căreia vor fi aprinse miine seară șase becuri electrice. Ea va fi instalată pe arborele mare. În afară de aceasta, mecanicii instalează un proiector cu care va fi iluminat pavilionul de la pupa.

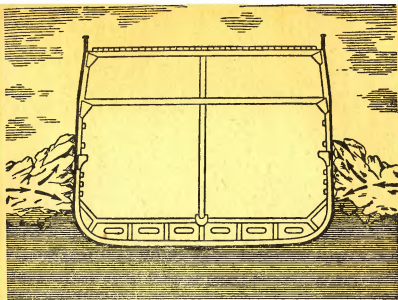
Am hotărît să marcăm ajunul celei de-a XXI-a aniversări a Revoluției din Octombrie efectuînd prima stație hidrologică la mare adîncime. Ne-a mai rămas o parte din cablul confecționat de noi, lung de aproape 2 km. Prin urmare puteam efectua stații hidrologice pînă la adîncimea de 2 000 m.

Firește că planul nostru era într-o măsură oarecare riscant, deoarece cablul putea să se rupă de data asta și atunci batometrele noastre ar fi rămas la fundul oceanului. La început, firește, Andrei Gheorghievici care-și păstra utilajul ca pe niște giuvaere, a șovăit. Dar în cele din urmă a hotărît și el să riște. După prînz, munca a început să clocotească pe gheață la lumina lunii.

Am curățit copca pe care o pregătisem încă la 19 octombrie pentru efectuarea măsurărilor la mare adîncime, am prins de cablu trei batometre și am pus în funcțiune vinciul confecționat de noi. A început efectuarea stației.

La fel ca rîndul trecut, cablul era coborît în apă încet și cu băgare de seamă. Cînd contoarele au înregistrat a doua mie de metri, am trimis în jos «poștașul» de plumb care trebuia să răstoarne batometrele. De astă dată am folosit o greutate de o altă construcție, confecționată de Șarîpov ; avea un orificiu mai larg decît cele de fabrică. Șarîpov își turnase greutatea de plumb într-o formă făcută de el.

După ce am așteptat cîteva minute pentru ca greutatea să ajungă pînă la batometre, am început să virăm cablul. Totul a decurs foarte bine. În ultima etapă însă, am constatat că «poștașul» nu a mai ajuns pînă la capătul călătoriei sale. Pentru a evita deteriorarea, cablul fusese uns din abundență cu unsoare și greutatea adunînd-o în timp ce aluneca la vale, în cele din urmă s-a împotmolit. Batometrele nu s-au răsturnat și nu s-au închis. Am fost nevoiți să luăm munca de la capăt.



Secțiunea prin „Sedov” (după un cuplu maestru). Când se produce presiunea, ghețurile presează corpul navei.

De astă dată am înlocuit greutatea cu chei de împreunare¹. Este drept că nici cheile acestea nu erau sigure, deoarece alunecau adesea pe lângă zăvorul batometrelor. Dar după patru ore de muncă îndirjită, Andrei Gheorghievici și neobositele sale ajutoare au izbutit totuși să culeagă câteva probe. Sticlele cu aceste probe, numerotate și astupate cu grijă, au fost purtate în chip solemn pe navă.

La ora 20 lucrările au fost terminate. În aceeași clipă raza puternică a proiecteurului a străpuns bezna nopții polare, a alergat peste crestele de gheață care înconjurau nava și s-a oprit pe pavilionul roșu care flutura la pupa lui «Sedov». Pe arborele mare s-au aprins lămpile care luminau lozincile. Lumina electrică s-a aprins în toate încăperile. A început festivitatea.

În careul ofițerilor s-a deschis adunarea festivă a echipajului. Dmitri Grigorievici Trofimov a luat cuvîntul pentru

¹ Za-fără pod și cu bulon de desfacere, cu care se împreunează capetele unui lanț, parime etc. — N.R.

a-și prezenta referatul despre aniversarea Marii Revoluții Socialiste din Octombrie. Dar n-a apucat să termine introducerea referatului că Poleanski, care era de serviciu în cabina de radiotelegrafie, a intrat în careul ofițerilor și mi-a înmînat o telegramă de la Moscova. Conducerea Direcției Generale a Căii Maritime de Nord ne comunica următoarele :

«Dragi tovarăși de pe «Sedov». În ziua celei de a XXI-a aniversări a Marii Revoluții Socialiste din Octombrie vă felicităm pe voi, patrioți neînfricați și curajoși. Luînd în considerare munca plină de abnegație pe care o depuneți pentru explorarea Arcticii, conducerea Direcției Generale a Căii Maritime de Nord îi decorează pe tovarășii Badighin, Trofimov, Efremov, Buinițki, Tokarev, Alferov, Sobolevski, Butorin, Poleanski, Bekasov, Șaripov, Nedzvețki, Gamankov, Ghetman și Megher cu insignele «Exploratorului polar de onoare». Sîntem convinși că veți ieși învingători din glorioasa derivă, dînd dovadă de energie, fermitate și sînge rece, proprii bolșevicilor. Vă urăm din toată inima sănătate și muncă rodnică».

Au răsunit aplauze. Pe chipurile obosite ale tovarășilor mei au strălucit zîmbete. Noi exploratori polari de onoare ! Numai acela care lucrează în Arctica știe cît de mult prețuiesc oamenii Nordului titlul acesta. El înseamnă recunoașterea reală a meritelor deosebite față de patrie, este o mărturie elocventă a inițiativei, a tăriei și a voinței celui distins. Și dacă munca echipajului nostru a fost distinsă cu asemenea recompense, înseamnă că Moscova prețuiește mult activitatea noastră.

A doua zi dimineața, nava era împodobită cu pavilioane. Lumina argintie a lunii pline care s-a arătat de după nori a învăluit pavilioanele care fluturau, nava acoperită de gheață, crestele de gheață. Steaua rubinie de pe arborele mare și raza albastră a proiecteurului, completau iluminarea. Zăpada scînteia, umbre negre, lungi, tremurau în înălțime, stele mari licăreau și totul în jur era neobișnuit de frumos.

Pe la orele 11, norii au învăluit nava iar cerul și «Sedov» s-au cufundat în beznă. Doar proiectorul nostru strălucea în piclă și miliarde de fulgi de zăpadă se învîrtejeau în raza lui ca niște rotocoale de fum.

Pe gheață, lângă pasarelă se încolonau oamenii. Era frig — mercurul în termometru coborîse pînă la —27°C. Un vînt rece flutura pavilioanele și grementul acoperit de chiciură. Torțele unse cu smoală pîrîiau. Porneam la manifestație.

Anul trecut, la manifestația organizată cu prilejul aniversării Marii Revoluții din Octombrie participaseră 217 oameni. La 1 Mai ieșiseră pe gheață 33 membri ai expediției. Acum eram doar 15. Ne-am adunat într-un mănunchi mic de tot în jurul movilei de gheață înalte de patru metri, în vârful căreia ardeau două torțe. Urcînd pe culmea ei, am aruncat o privire asupra manifestanților înfocoliți în fulare călduroase, care stăteau zgribuliți din pricina vîntului pătrunzător. Și cu toate acestea se simțea o atmosferă sărbătorească.

După ce am rostit o scurtă cuvîntare, am strigat :

— Pentru patria noastră iubită !...

La lumina pîlpîindă a torțelor au strălucit, cu un luciul mat, carabinele înălțate spre cerul negru, opac și o salvă răsunătoare a zguduit ghețurile.

— Pentru partid ! am strigat în continuare.

Din nou a bubuit o salvă deasupra ghețurilor.

— Pentru prietenia între popoarele U.R.S.S. !

Iar a detunat o salvă.

— Pentru glorioasa Armată Roșie !

Cea de a patra salvă a bubuit deasupra banchizei și s-a stins în depărtări. Ne-am încolonat din nou și am pornit cîntînd în pas de mărș spre navă. Am fost întîmpinați de sunetele unei fanfare. Aleksandr Aleksandrovici prinsese postul de radio «Komintern» și pusese în funcțiune difuzoarele.

Moscova manifesta. Am auzit vuietul piețelor ei, ropotul aplauzelor, cîntecele manifestanților, lozincile strigate. Am auzit tropotul copitelor cailor, huruitul tancurilor și al automobilelor. Am ascultat cuvîntarea viguroasă, energică a comisarului poporului pentru apărare ; el vorbea cu o ironie nimititoare despre provocările năîngîilor generali japonezi care voiseră, lîngă insula Hasan, «să devină eroi fără să lupte» și mîncaseră o bătaie strașnică.

Inimile ne erau stăpînite de bucurie gîndind la patria noastră pe care eforturile eroice ale poporului o transformată într-o mare putere. Iar cînd difuzoarele ne-au transmis sunetele orchestrei și s-a auzit vuietul ritmic al parăzii, am simțit dorința nu numai s-o auzim, dar s-o și vedem cu ochii noștri...

Festivitatea s-a încheiat la bord cu o mare serată artistică. Foștii noștri grăniceri, Sobolevski și Butorin, ne-au împărtășit din amintirile lor de pe vremea cînd își făceau serviciul la hotarele țării. După aceea, doctorul a declamat versu-

rile despre grănicerul Korobițin care și-a găsit o moarte eroică în luptele de la frontiera cu Finlanda. Radiotelegrafiștii aduceau fără încetare din cabina de telegrafie pachete voluminoase cu telegrame de felicitare care erau citite pe loc cu glas tare și într-o atmosferă festivă. În ziua aceea am primit în total vreo sută de felicitări. Ne felicitau nu numai organizațiile și rudele, ci și oameni cu totul necunoscuți. Andrei Gheorghievici, bunăoară, a primit de la un grup de marinari din marina de război o felicitare entuziastă care începea cu foarte semnificativa adresă: «Arctica, lui Efremov, timonierul petelor albe». El a acceptat foarte mîndru acest titlu neașteptat.

Lui Buinițki, i-a trimis felicitări o necunoscută misterioasă, care semna doar Tamara. Tînărul nostru lucrător științific s-a simțit întrucîtva stîngenit din pricina acestui episod, dar peste puțin, cînd a văzut că și ceilalți primiseră pachete cu asemenea telegrame și-a recăpătat voioșia. Pesemne că în decursul acestui an ne făcusem pe continent numeroși prieteni noi.

Serata noastră s-a prelungit tîrziu după miezul nopții. Ne-am înveselit cu toții și în cele din urmă pînă și Andrei Gheorghievici s-a încumetat să-și manifeste talentele vocale. A cîntat în acompaniament de chitară un cîntecel liric în care era vorba despre o fată cu ochi albaștri și despre marea de culoarea peruzelei.

În încheierea programului seratei fusese prevăzut să privim la eclipsa de lună pe care natura o fixase pentru ziua de 7 Noiembrie. Din păcate însă, această «vizionare» n-a avut loc; norii au acoperit Luna privirilor noastre și ne-am dat seama că a început eclipsa numai din faptul că cerul s-a întunecat și mai mult.

În jurnalul de bord al spărgătorului de gheață „Sedov” au apărut doar însemnări laconice.

«*Orele 23. Înnoarea totală nu ne îngăduie să vedem eclipsa de Lună.*

Orele 24. S-a făcut mult mai întuneric».

La 7 Noiembrie coordonatele noastre sînt 85°00',5 latitudine nordică, 128°07' longitudine estică. Am trecut, în sfîrșit, aprig dorita paralelă 85 prin preajma căreia nava noastră a derivat mai mult de o lună.

O LUNĂ DE MUNCİ DE ȘOC

TREBUIE să ne așteptăm la ceva neobișnuit.

Niciodată încă barometrul n-a coborît cu atîta îndărătnicie, prevestind vreme rea.

Niciodată încă vînturile dinspre sud n-au suflat cu o asemenea putere.

Niciodată încă n-am gonit spre pol atît de repede și atît de constant.

Chiar și flegmaticul Andrei Gheorghievici ofta, înălțîndu-și umerii slabi și ascuțiți în timp ce-și trecea în jurnalul de bord obișnuitele sale însemnări :

„8 noiembrie. $85^{\circ}05',5$ latitudine nordică, $128^{\circ}13'$ longitudine estică. Vîntul de sud-est s-a intensificat pînă la forța 5.

9 noiembrie. $85^{\circ}10'7$ latitudine nordică, $128^{\circ}23'$ longitudine estică. Orele 20 și 25 min. A început vîfornîța.

11 noiembrie. $85^{\circ}31',0$ latitudine nordică, $126^{\circ}57'$ longitudine estică. Barometrul coboară. Viscol și vijelie. Vîntul începe să sufle de la est sud-est. Forța 7 (13, 9—17,1 m/s)“.

Nemărginitele banchize ondulate de gheață, peste care atîrna cerul negru, acoperit de nori, goneau împinse de vînt mereu mai departe spre nord-vest, mărindu-și în fiecare zi



viteza. În patru zile și patru nopți străbătuseră o distanță mai mare decît într-o lună de derivă. Și împreună cu ele plutea și nava „Gheorghe Sedov”, o cutiuță de fier pierdută printre stîncile de gheață. Ghețurile în mișcare conțineau acum o energie cinetică¹ ce nu-și găsea asemuire. Luîndu-și un avînt turbat păreau că sînt gata să ajungă pînă la coastele Groenlandei, doborînd toate piedicile din cale. Cu toate că sînt masive și monolite, ghețurile în derivă reacționează cu o neobișnuită sensibilitate la intervenția unei alte forțe. Este suficient, într-un asemenea moment critic, ca vîntul să devieze cu cîteva carturi², pentru ca uriașa energie acumulată de ghețuri să se întoarcă repede împotriva lor înseși: banchizele imense se vor apropia, se vor ciocni cap în cap, se vor ridica în sus, se vor sfărîma și se vor pulveriza unele pe altele. Tot oceanul va clocoti, va răsună de gemete, se va acoperi de sfărîmături și va urma tot așa, pînă cînd energia acumulată de ghețuri se va epuiza. După aceea gerul va încătușa din nou oceanul și totul se va liniști pînă cînd vor începe să sufle alte vînturi, pînă cînd va fi reluat iureșul acesta veșnic.

De un an, de cînd pluteam în derivă, ne deprinsesem cu alternările bruște ale furtunilor și acalmiilor. Cu toate acestea nici chiar noi nu ne-am prea simțit în apele noastre, cînd în seara zilei de 11 noiembrie vîntul s-a schimbat brusc cu cinci carturi spre vest și a început să sufle cu aceeași energie dinspre sud-vest. Acum ghețurile nu se mai deplasau în direcția vîntului, ci împotriva lui. Întinderile colosale ale banchizei nu s-au supus noii influențe, ascultînd doar de forța inerției. Vîntul le și ataca cu îndîrjire dintr-o parte, izbind cu o viteză și o putere turbată în crestele de gheață și în sloiurile înclinate într-o parte. A rezultat ceva în genul bubuiturilor unor salve de artilerie răsunînd în bordul unei nave care ar fi trecut prin apropiere. Nu era greu de ghicit care vor fi rezultatele unui asemenea atac de flanc...

Deocamdată, la bord, toate își urmau cursul obișnuit. Deși bîntuia un viscol cu vînt de forța 8 (17,2—20,7 m/s), toate lucrările se efectuau cu o punctualitate și o acuratețe desăvîrșite. Cartnicii se afundau pînă la brîu în nămeți, frecîndu-și ochii astupați de zăpadă, cînd se duceau cu lanterna să contro-

¹ Energie dezvoltată de un corp în mișcare. — *N.R.*

² A 32-a parte din roza vînturilor, egală cu 11°15' — *N.R.*

leze dacă rezerva de pe gheață era intactă. La fiecare două ore se auzea pocnind ușița cabinei meteorologice. Efectuam stațiile hidrologice curente, scoteam și aduceam la bord găleata cu precipitații, găuream gheața pentru a-i determina creșterea, aduceam zăpadă pentru a o preface în apă.

Curînd însă au început să se petreacă fapte îngrijorătoare.

Încă din seara zilei de 11 noiembrie, au apărut pe gheață canaluri. Dar lucrul cel mai neplăcut era că de data asta nu suferiseră numai banchizele aflate la tribord, ci și banchiza veche și masivă de la babord, pe care o amenajasem atît de bine în cursul acestor luni, banchiza pe care se afla rezerva noastră și pe care erau instalate toate bazele de cercetări științifice.

Cîmpul care ne servise atît de bine și în rezistența căruia ne pusesem toți nădejdea a plesnit pe neașteptate în cîteva locuri simultan, cu tunete care semănau cu un tir îndepărtat de artilerie. Prin perdeaua viscolului, la lumina slabă a lunii care răzbătea cu greu printre nori, am zărit cel puțin trei canaluri cît se poate de primejdioase.

În primul rînd, movila de gheață salvatoare care ne apăsese un timp atît de îndelungat de presiunea ghețurilor care ne atacau dinspre sud, fusese smulsă din mijlocul banchizei. În al doilea rînd, a apărut un canal la babord și la pupa. În al treilea rînd, a mai apărut încă un canal la pupa.

Acum bazele noastre cu rezerve erau aproape tăiate de „Sedov” ; cea dintîi deplasare a ghețurilor putea să rupă definitiv cîmpul de navă și să-l ducă încolo.

Am dat cartnicilor dispoziția să urmărească cu mai mare grijă comportarea gheții. În afară de cartnicii șefi, mai făceau cu rîndul de serviciu pe covertă Butorin, Gamankov, Șarîpov și Ghetman, cărora le revenea sarcina să studieze cu luare aminte starea ghețurilor. Temîndu-ne de soarta rezervelor noastre de pe gheață le-am cercetat în cîteva rînduri. Deocamdată acolo era totul în ordine.

În noaptea spre 12 noiembrie barometrul a început să se urce. Viscolul a încetat și stelele s-au arătat pe cer. Dar vîntul nu s-a potolit și aceste indicii aparente de liniștire nu puteau să înșele pe nici unul dintre noi.

Primele indicii ale presiunii au apărut în ziua de 12 noiembrie la orele 16 și 10 min. La tribord s-a auzit un trosnet strident : era zgomotul făcut de gheața care presa corpul navei

și se sfărîma formînd creste de gheață chiar lîngă ea. După zece minute, la tribord, ghețurile s-au depărtat pe neașteptate și... am văzut cum spre sud, în partea unde în ajun se formase un canal, toată gheața a pornit-o spre dreapta. Din toate direcțiile răsunau acum sunetele produse de ghețuri în procesul formării de creste de gheață. Aceste sunete se contopeau, prefăcîndu-se într-un singur vuiet îngrozitor. În decurs de vreo 40 min s-a format la tribord un ochi de apă imens, cu o lărgime care atingea 200 m. La pupa au apărut numeroase crăpături.

Buinițki și Gamankov nu se aflau pe navă ; plecaseră încă de la ora 16 spre stația magnetică pentru efectuarea observațiilor curente. Nu voiam să le întrerup munca și deocamdată nu i-am tulburat. Situația se complica însă din ce în ce mai mult. Îmi aruncam privirea tot mai des spre nord-est, ca să văd dacă nu cumva veneau observatorii noștri de la «stația magnetică».

Nu veneau și, între timp, în preajma navei evenimentele s-au precipitat. La orele 20 și 30 min canalul care se zărea la pupa navei a crescut brusc, prefăcîndu-se într-un ochi de apă larg pînă la 30 m. S-au auzit niște izbituri și, pe locul unde ne aflam, sloiurile s-au pus în mișcare. Își luau locul unul altuia : banchiza din dreapta s-a îndepărtat spre sud-vest, iar ghețurile din stînga au luat-o spre nord-est.

Banchiza veche pe care se aflau bazele noastre cu rezerve se mai ținea lîngă navă ; era însă supusă unei presiuni de o forță nemaipomenită. Ghețurile plutitoare care căutau să o tragă după ele făceau presiuni pe toată marginea ei.

Nava s-a cutremurat pe neașteptate. Am dat fuga pe punte și am coborît cu ajutorul scării de piscică pe banchiză. Ea tresălta sub picioare, vibrînd de parcă sub gheață ar fi funcționat o turbină puternică. Deodată s-a ivit din beznă o spinare de gheață, înaltă de vreo doi metri. Aluneca încet spre navă, venind dinspre sud-est...

Pe punte au răsunat împușcături și s-a zărit luminița roșiatică a unei torțe. Era semnalul dat de Buinițki și Gamankov.

Meterezul de gheață care venea dinspre sud-est se afla la o depărtare de 20—30 m de navă. Cortul hidrologic a tresărit.

Butorin, Șarîpov și Sobolevski abia au apucat să taie frînghiile care țineau cortul cînd s-a auzit un trosnet sec, strident și chiar sub picioarele lor s-a așternut în linie sub-

țire, sinuoasă un canal care a împărțit cortul în două. Nici n-au apucat să sară peste canal că el s-a și lătit pînă la 3 m. În el pluteau polița și măsuța pentru însemnări, întregul mobilier de lucru al stației hidrologice.

Am izbutit să prindem un colț al cortului și să-l tragem în grabă din apă. Vinciul sondei rămăsese chiar pe marginea crăpăturii formate. Ne-am repezit cu toții la el și am început să tăiem gheața în jurul lui pentru a-l desprinde și a-l trage mai aproape de navă.

În clipa aceea s-au petrecut alte evenimente care ne-au făcut să uităm pentru moment de trolu : s-a auzit un bubuit năprasnic și un nou canal a desăvîrșit ruptura dintre navă și banchiza veche. Acum în babordul lui „Sedov” mai rămînea doar un petic mititel de gheață larg de aproximativ 20 m. Iar Buinițki și Gamankov tot nu se zăreau. Rămîneau undeva acolo în beznă, printre sloiurile care se frîngeau în bucăți, se răsturnau și se scufundau și ale căror sfărîmături goneau în aceeași direcție spre nord-vest.

Trebuia să adunăm oamenii la bord, deoarece era primejdios să rămînem pe sfărîmăturile aflate în plină mișcare. Cu chiu, cu vai, oamenii urcau cîte unul pe punte. Ca de obicei, ne însoțeau cățelii noștri Jerry și Ldinka care erau înspăimîntați și tremurau, temîndu-se să sară peste canale. Am fost nevoiți să-i cărăm în brațe.

Deodată a început să se fărîmițeze ultimul petic de banchiză pe care erau întinse corturile. Nu puteam să contemplăm nepăsători cum se prăpădesc rezervele noastre. Se cuvenea să încercăm să le salvăm oricît ne-ar fi fost de greu.

Am fost nevoit să-i trimit pe Sobolevski, Bekasov, Ghetman și Megher la corturi. Ei au luat scînduri ca să poată trece mai ușor peste canale. Dacă s-ar fi întîmplat să aibă nevoie de ajutor urmau să semnalizeze cu lumini și împușcături.

După cîteva minute toți patru se aflau pe gheață. Escaladînd cu îndemînare canalele și ochiurile de apă, s-au îndreptat în grabă spre corturile cu rezervele noastre care abia se zăreau în întuneric.

După cîteva minute se apropiară, în sfîrșit, în goană îndelung așteptații Buinițki și Gamankov. Se opriră obosiți, gîfîind, în fața canalului larg care se formase pe locul unde fusese cortul hidrologic și priviră în jurul lor fără să recunoască peisajul care se schimbase brusc.

— Barca! strigă Buinițki. Nu putem să sărim peste canal.

Dar abia apucărăm să coborîm barca, cînd deodată marginile canalului se împreună cu un hîrșit aspru și, din două salturi Buinițki și Gamankov se pomeniră lingă pasarelă. Începură să-și istorisească pățania, zorindu-se și întrerupîndu-se unul pe celălalt.

După ce-și sfîrșise observațiile magnetice, Buinițki nu-și dăduse seama că în preajma navei aveau loc deplasări atît de mari ale ghețurilor. Este adevărat că auzise zgomotele produse de formarea creștelor de gheață, însă toți erau atît de deprinși cu muzica aceasta încît, de obicei, nu ne alarma prea mult. De aceea, după ce-și terminase lucrul, Buinițki îl strigase pe Gamankov care se plimba, ca de obicei, cu carabina la umăr mai la o parte de coliba de gheață. Se așezară la poalele unui sloi înclinat ca să fumeze și să facă o șuetă. Pe neașteptate răsunară împușcături pe navă și în beznă licări luminița unei torțe. Buinițki și Gamankov simțiră cum le tremură gheața sub picioare și...

N-au mai apucat să-și sfîrșească istorisirea aventurilor, căci au fost întrerupți de semnalul de alarmă generală:

— Toți la posturile de abandonare a navei, gata pregătiți pentru coborîrea pe gheață!...

Tocmai acum încep clipele hotărîtoare ale presiunii. Înălăturînd un obstacol invizibil, ghețurile s-au năpustit spre navă. În jurul nostru totul fierbe și clocotește.

La pupa tribord se zărește apa liberă de ghețuri, neagră ca ardezia, aburind din pricina gerului. La babord, sloiuri care se sfărîmă, se strivesc unele pe altele. Iar dinspre sud-est vine drept spre prova navei o movilă de gheață sumbră albă-verzuie.

Ghețurile s-au îngrămădit lipindu-se de prova, o strîng, o presează. Atîta timp cît „Sedov” le opune pieptul lui viguros, mai este o speranță de salvare. Ar fi însă suficient ca el să se întoarcă cu bordul său slab, spre movila de gheață care înainta pentru ca gheața să-i sfișie pîntecul de oțel, aidoma cuțitului cu care pescarul spintecă peștele. Nici o navă din lume n-ar putea să se opună unei asemenea lovituri puternice primite într-un bord...

Nava tremura de încordare. Dar iată că se întîmplă ceva neprevăzut: se iscă un vârtej ciudat al ghețurilor. La pupa, banchiza se mișca de la dreapta la stînga cu atîta ușurință

de parc-ar fi fost o bucată de parafină și nu o banchiză masivă cîntărind sute de mii de tone.

— A trecut... rostește încet Andrei Gheorghievici, oftînd ușurat.

E însă prematur ca să ne bucurăm : la tribord se apropie de noi un sloi. Se proptește de prova navei și o trage după el.

„Sedov” face, gemînd, o giratie de 5°, apoi încă 5, 10, 20... Acuși, acuși se va pomeni așezat cu bordul în drumul mobilei de gheață care se apropie. Stăm tăcuți pe punte, neputincioși să dăm cel mai mic ajutor navei, martori muți ai îngrozitoarei furtuni dezlănțuite.

Între timp, Aleksandr Aleksandrovici Poleanski a prins legătura cu postul de radio de la capul Celiuskin și transmite raportul meu adresat Direcției Generale a Căii Maritime de Nord :

„Starea gheții din jur nu ne îngăduie să debarcăm ceva pe ea. Deplasările ghețurilor continuă. Totul pregătit pentru debarcarea echipajului pe gheață. Ținem legătura din oră în oră cu Celiuskin. Deocamdată nava nu este avariata”.

Da, deocamdată nava nu are avarii, dar ghețurile o răsucesc cu îndărătnicie tot mai mult spre stînga. La ora 22 prova navei se depărtase cu 30° de poziția ei inițială. Încă puțin și ghețurile vor strivi nava. Abia în ultima clipă ne suride norocul : la tribord se îngrămădește aproape fără zgomot o pernă uriașă de gheață tină de tot. Ea primește presiunea provei și nava se înțepenește pe neașteptate rămînînd pe loc și expunîndu-și îndărătnică etrava viguroasă în întîmpinarea mormanelor de banchize care năvălesc dinspre sud-est...

Uriașa movilă de gheață trecu pe lîngă noi înaintînd tot mai departe spre nord. Vuietul produs de ea se stinge treptat. Doar arareori glasul brutal al mobilei de gheață plutitoare răzbate din corul haotic al ghețurilor care se zbuciumă în jurul nostru, acoperindu-l de fiecare dată cu sunetul lui răgușit.

Acum ne aflăm într-o siguranță relativă, deși la tribord continua presiunea ghețurilor. Ce au pătimit însă tovarășii noștri Sobolevski, Bekasov, Ghetman și Megher care pleaseră cu o oră în urmă spre bazele noastre de pe gheață ? În bezna nopții pîlpîia slab luminița roșiatică a torței pe care o așezaseră pe gheață lîngă corturi. Luminița aceasta mi-

nusculă avea un efect liniștitor asupra noastră. Ea ne dovedea că oamenii ajunseseră la baze și așteptau acolo pînă cînd se va domoli presiunea. Dar din ce în ce, luminița torței se făcea tot mai mică și mai nedeslușită. Banchiza pe care se aflau cei patru prieteni ai noștri era purtată cu o repeziciune extraordinară spre nord.

Deodată, pe gheața pe care se aflau instalate corturile se înălță o flacără albă, luminoasă. Ce era? Un incendiu? Semnalizarea unei nenorociri? N-aveam timp de chibzuit. L-am chemat pe Andrei Gheorghievici.

— I-ai cu dumneata pe Alferov și pe Șaripov și duceți-vă spre Sobolevski. Presiunea este pe sfîrșite și dacă se întîmplă ceva, ne descurcăm și singuri.

Au trecut două ore lungi și chinuitoare pînă cînd am aflat ce se întîmplase lîngă corturi. Trecuse cu mult de miezul nopții, cînd s-au auzit în beznă pași, risete și glume voioase. Lucrurile s-au lămurit; întîmplarea fusese cum nu se poate mai simplă. Tovarășii noștri, vrînd să se încălzească, scosese din rezerve lampa de benzină a ciocanului de lipit și o aprinseră. Lumina ei strălucitoare ne indusese în eroare.

Lîngă corturi au rămas de gardă Ghetman și Alferov, iar ceilalți s-au întors la bord. Presiunea s-a potolit. Rezervele de alimente și echipament, lăsate în corturi, nu mai erau supuse unei amenințări imediate.

Andrei Gheorghievici îmi comunică că ghețurile antrenaseră corturile la un kilometru și jumătate de navă și că drumul spre ele era barat de ghețuri sfărîmate. Din această cauză, nu era chiar atît de ușor să se aducă rezervele mai aproape de navă.

După munca de șoc care se prelungise multe ore și după drumul anevoios făcut pînă la bazele cu rezerve, oamenii erau frînți de oboseală și voiau să doarmă. Cu toate acestea, nu ne ardea de dormit — voiam să știm cît mai repede în ce stare adusese presiunea vechea banchiză și ce rămăsese din gospodăria noastră pe care o înfiripasem cu atîta trudă și sirguintă în decurs de trei luni.

Oamenii aprinseră torțe, lanterne și se răspîndiră pe gheață. Luminițele rătăceau de colo-colo ca niște licurici. Ne-am tirît anevoie de la o banchiză la alta poticnindu-ne și căzînd, prăbușindu-ne în canale. În jurul nostru totul era nou și necunoscut. În locurile în care ne așteptam cel

mai puțin dădeam de cângi, răngi, scinduri, butoaie cu combustibil răspindite pe gheață.

O parte din rezervele noastre fuseseră purtate spre nord, o altă parte spre est, iar depozitul de amoniac care fusese amenajat lângă movila cea înaltă de gheață se deplasase cu 200 m spre sud-est. Coliba de gheață care servise pentru observații magnetice n-a putut fi găsită de loc, de parcă s-ar fi scufundat în apă. Părea că un Gargantua arctic se agitase pe aici în cursul celor cinci ore împrăștiind, învălmășind, spărgînd tot ce noi construiseam pe banchiză. Eram nevoiți acum s-o luăm de la capăt și să organizăm din nou bazele.

Abia spre dimineață ne-am dus să ne odihnim puțin, fără să ne dezbrăcăm, pregătiți în orice moment să reluăm munca de șoc. Cei care făceau de gardă pe gheață lângă rezerve se schimbau din patru în patru ore. Andrei Gheorghievici, care rămăsese de cart, n-a închis ochii pînă dimineața, plecîndu-și cu atenție urechea la vuietul amenințător al ghețurilor aflate în plină mișcare. Din cînd în cînd, ecouri ale presiunii ajungeau iar pînă la „Sedov” și atunci nava se cutremura trezindu-i pe oamenii istoviți.

Dimineața zilei de 13 noiembrie a fost la fel de întune-coasă, bintuită de ger și de vinturi ca și zilele precedente. Deplasările ghețurilor nu au încetat; cînd slăbind, cînd intensificîndu-se, ele îngrămădeau fără întrerupere creste de gheață lângă navă. Nu puteam să stăm pasivi și să așteptăm pînă ce va înceta de tot învălmășeala aceasta. Atîta timp cît rezervele noastre erau răspindite haotic peste tot nu puteam să fim siguri de soarta lor, astfel că după o odihnă scurtă ne-am apucat să căutăm o altă banchiză, solidă care ar fi putut s-o înlocuiască pe cea sfărîmată în bucăți.

Căutarea a durat toată ziua: era foarte greu de găsit ceva potrivit în bezna aceea compactă, rătăcind printre creste de gheață înalte, printre nămeții afinați și pe banchizele crăpate, schilodite. Abia spre seară au izbutit Buinițki, Gamankov și Ghetman să descopere, la o depărtare de 500 m de navă în direcția nord nord-est, o nouă banchiză masivă adusă de ape nu se știe de unde. Suprafața ei depășea un kilometru patrat. După ce am găurit gheața în cîteva locuri, am stabilit că grosimea ei era de un metru și jumătate. Prin urmare, era foarte potrivită pentru a se amenaja pe ea noi baze cu rezerve pentru eventualitatea unui pericol iminent.

În timp ce Buinițki, Gamankov și Ghetman erau plecați în căutarea unui câmp nou, Sobolevski și Nedzvetki porniseră pentru recunoașterea unui drum de la navă spre corturile cu rezerve care fuseseră purtate spre nord. Nici recunoașterea aceasta nu era un lucru ușor, deoarece în decurs de 24 h se formaseră între corturi și navă zeci de lanțuri de creste de gheață care trebuiau escaladate ca niște munți. Până la urmă însă Sobolevski și Nedzvetki au izbutit, totuși, să marcheze cu jaloane, printre crestele de gheață, linia sinuoasă a viitorului drum. Pe alocuri fuseseră nevoiți să taie un fel de galerii prin movilele de gheață, în alte părți au trebuit să astupe crăpăturile pentru ca săniile care vor transporta rezervele să nu se prăbușească în ele.

Posedam deja o bogată experiență în ce privește construcția pe gheață, experiență acumulată în cursul memorabilei epoei a construirii aerodromurilor. Speram deci că vom netezi destul de repede drumul și vom muta toate rezervele la locul lor.

Situația însă se complică, astfel că amenajarea noilor baze dură un timp destul de îndelungat și ne solicită eforturi mari. Arctica își mobiliză împotriva noastră toate forțele sale armate : și ghețurile, și vânturile, și viscolele, și gerul.

Cînd ne aducem acum aminte de această noapte polară întunecoasă, nesfîrșit de lungă, ne sună în urechi șuierul respingător al vîntului care se încâlcește printre parîme, auzim izbiturile puternice ale banchizelor care se sparg și glasul obosit al lui Andrei Gheorghievici care repeta la infinit mereu aceleași cuvinte : „Ce mai vreme ! Lua-o-ar naiba de vreme !...”

Pe neașteptate, în locul vîntului constant, care sufla de la sud începu să bată un vînt dinspre nord. Torentele de aer, insuportabil de reci și uscate, se năpustiră asupra noastră, venind din punctul cel mai nordic al globului. Aerul acesta ne frigea obrazul de parcă ar fi fost un nisip încins. Ne venea greu să respirăm. Buzele ni se uscaseră și plesniseră, genele înghețaseră și se lipeau. O pulbere mărunță de zăpadă se cernea, pătrunzînd prin toți porii hainelor noastre.

Era foarte greu să mergi împotriva unui asemenea vînt, dar încă mai greu era, pe o asemenea vreme, să trași în urma ta o sanie grea. Aveam însă de mutat pe noua banchiză cîteva sute de puduri de încărcătură din corturile pe care ghețurile

le purtaseră la o depărtare de un kilometru și jumătate de navă.

Munca aceasta extrem de anevoioasă a fost efectuată cu forțele întregului echipaj. Pe navă rămăseseră doar cartnicul, radiotelegrafistul și bucătarul. Exact la orele 10 dimineața, oamenii au coborît pe gheață trăgînd după ei săniile făcute din birne și așezate pe schiuri în loc de tălpici. Săniile acestea fuseseră meșterite de Butorin. Ele se afundau în zăpada adîncă și afînată și se împotmoleau. Vîntul, cu o dibăcie nemaipomenită, astupa cu zăpadă toate potecile bătătorite de oameni. Atunci, Butorin sau Ghetman porneau tăcuți înainte, asumîndu-și rolul greu de a pilota săniile pe gheață.

Ridicînd sus de tot lanterna, cel care mergea înainte croia drum tovarășilor săi prin zăpada afînată și nesigură. El îi avertiza cînd se iveau canale, le arăta cum să ocolească crestele de gheață. În urma lui veneau în monom opt oameni cu săniile. Fiecare sanie transporta o încărcătură în greutate pînă la 20 de puduri.

Transportul rezervelor a început în ziua de 14 noiembrie. În această zi ghețurile continuau să înainteze spre nord-vest. Am atins coordonate record: $85^{\circ}37',0$ latitudine nordică și $126^{\circ}32'$ longitudine estică. Dar vîntul, care sufla de la nord, se făcea din oră în oră tot mai rece. El izbea cu putere drept în față banchizele care năvăleau spre pol, oprîndu-le înaintarea. Știam din experiență că dintr-o clipă într-alta deriva avea să ia o direcție de-a dreptul opusă.

Trebuia să ne grăbim, dacă nu voiam să ne pierdem rezervele, și oamenii munciră fără să-și precupească puterile. În ziua aceea au fost efectuate în total șapte drumuri cu săniile. Pe noua banchiză am instalat un cort mic, în care am depozitat postul de radio de rezervă, precum și o parte din rezervele alimentare și de echipament.

Andrei Gheorghievici obosea mai mult decît ceilalți. Asemenea plimbări pe gheață aveau o înrîurire nefastă asupra inimii lui bolnave. El însă nici nu voia să audă să fie scutit de a participa la munca de șoc.

— Păi cum? obiecta el, ridicînd din umeri. Ce glăsuiește articolul o sută treisprezece din regulamentul de funcționare interioară? Primul ofițer este apărătorul nemijlocit al ordinii pe navă. Așadar, cum am să nesocotesc acest ordin?...

Aplecându-se deasupra sobiței, începea să-și smulgă cu răbdare barba răsfirată. Operația aceasta chinuitoare dura, de obicei, cel puțin o jumătate de oră.

— Ai face bine să ți-o razi, Andrei Gheorghievici, îl sfătuiam pe ajutorul meu, este un adevărat canon cu ea...

— Ce-ți veni, Konstantin Sergheievici se împotriva el speriat. Așa-i mult mai cald. Mie barba-mi ține loc de cască. Și-apoi nici n-am când să mă rad. Când oare să mă mai rad?

Și se apleca din nou deasupra sobiței, gîfîind și bombănind.

În cursul nopții a căzut o ninsoare ușoară. Vîntul dinspre nord s-a intensificat pînă la forța 6 (10,8—13,8 m/s). În cele din urmă el a învins inerția ghețurilor și le-a alungat cu putere înapoi. În decurs de 24 h am fost împinși, cu 7 mile și mai bine, spre sud-vest. Mercurul termometrului a coborît pînă la minus 26°C, dar a doua zi dimineața lucrările au fost reluate, ca de obicei, exact la ora 10.

De data asta trebuia să efectuăm opt drumuri, sarcină care a fost depășită: echipajul a cărat în noua tabără nouă sănii de încărcătură.

Spre dimineața zilei de 16 noiembrie, vîntul a început să se potolească puțin. În decurs de 24 h am fost purtați doar cu 2 mile spre sud. Totodată însă deplasările ghețurilor s-au intensificat. În cursul nopții, s-a deschis pe neașteptate la tribord un ochi de apă care s-a transformat repede într-un canal larg pînă la 200 m, avînd direcția de la sud-est spre nord-vest pînă la limita vizibilității. De pretutindeni, se auzeau scîrțîiturile și gemetele banchizelor cu gheață tinăra care se sfărîmau.

Pentru a înlesni transportul rezervelor a fost pus în funcțiune proiectorul de la bord. Trofimov și Tokarev l-au așezat în babord, au pus în funcțiune motorul de rezervă și o lamină fumurie-albăstruie a spintecat întunericul nopții.

Cum aş putea descrie priveliștea care s-a înfățișat privirilor noastre în clipa aceea? Trebuie să fii un mare pictor și poet pentru a putea descrie măreția creștelor de gheață crenelate, roase de vînturi, scăldate în lumina albastră, frumusețea movilelor uriașe presărate cu cristale de gheață semănînd cu niște flori fantastice, umbrele negre ciudate căzînd pe nă-

meții orbitor de albi. Țin doar să spun că această rază a proiecteurului i-a îmbărbătat pe oamenii noștri și transportul materialelor s-a accelerat. Asemeni unui far pe o mare furtunoasă, el arăta drumul unui mănunchi de oameni care se cățărau de pe o creastă de gheață pe alta, trăgînd după ei săniile grele.

În ziua aceea marinarii noștri au efectuat 10 drumuri. La orele 18 și 30 min, rezerva de alimente și de echipament fusese mutată în întregime pe noua banchiză. Butorin și Gamankov au înălțat repede un cort mare la lumina proiecteurului și au rînduit înăuntru lăzile și baloturile. Oamenii care au participat la munca de șoc au adus peste plan două butoaie cu benzină din depozitul de carburanți luat de ghețuri.

La 17 noiembrie a continuat transportul rezervelor de combustibil. Era nemaipomenit de greu să cari cu sania butoaiele rotunde acoperite cu gheață. Fiind grele și alunecoase, la tot pasul se dădeau de-a berbeleacul, îngropîndu-se în zăpadă. Eram siliți să punem mîna cu toții ca să le dezgropăm, să le urcăm pe sâni și să le legăm cu parîme.

Barometrul a început să coboare vertiginos, prevestind o nouă furtună. Vîntul s-a pornit să sufle iar de la nord, alungînd peste ghețuri nori întregi de pulbere de zăpadă înțepătoare și uscată. Cu toate acestea, am izbutit să transportăm în această zi din depozitul vechi în cel nou 16 butoaie cu carburanți și cinci saci cu cărbuni.

A doua zi însă n-am mai putut rezista acestui asalt turbat al zăpezii și am cedat vremelnice, întrerupînd transportul rezervelor.

Ar fi fost riscant să continuăm lucrul pe o asemenea vreme. Și apoi acum nici nu era absolut necesar, deoarece, în zilele precedente salvasem o parte din rezerve cu prețul unor eforturi și lipsuri nemaipomenite. Mai rămînea să mutăm la baza cea nouă butoiul cu ulei de avion, cîteva saci cu cărbuni și căpriorii de lemn care fuseseră instalați deasupra copcii făcută pentru măsurările la mare adîncime.

Timp de cîteva zile am rămas în captivitatea furtunii. Vînturile reci, furioase, atacau nava, cînd de la nord, cînd de la sud, cînd de la vest, cînd de la est. Uneori ni se părea că nimerisem într-un fel de capcană: primeam din toate părțile izbituri capabile să doboare un om.

Cînd îmi aduc aminte de aceste zile mă cuprinde mirarea că o schimbare atît de frecventă a direcției vînturilor nu a

provocat o nouă presiune catastrofală. Pesemne că, de astă dată, movilele de gheață au trecut pe lângă „Sedov”, îndreptându-se în altă direcție.

Abia acum, când vînturile s-au potolit puțin, am putut să terminăm echiparea noilor baze. Restul de materiale a fost transportat în corturi, așezat în bună rînduială, numărat din nou, verificat.

Buinițki și Megher au plecat să caute măsura pentru cercetări magnetice; dar găsiră numai depozitul de amoniac la o distanță de 200 m de navă. Au plecat pe înserate și s-au întors abia noaptea, înțepenii de frig, obosiți și furioși.

Este adevărat că Megher își făcea curaj și încerca să demonstreze că pentru el, vechi lup de mare, asemenea plimbări erau un fleac. Dar poza aceasta nu-i prea reușea și în cele din urmă mărturisii :

— Este infinit mai interesant să lucrezi pe respectabila noastră Mare Neagră.

Buinițki îmi raportă pe scurt :

— Stația magnetică nu-i. Iar pe gheață se petrece așa ceva... așa ceva, încît nici nu găsesc pe loc cuvintele potrivite...

I-am propus să descrie amănunțit rezultatele recunoașterii efectuate în *Jurnalul pentru observații asupra gheții*. După o jumătate de oră i-am citit cu interes însemnarea :

„Am plecat aseară împreună cu Megher ca să căutăm măsura pentru cercetări magnetice. Din păcate n-am găsit-o. Era o beznă atît de completă încît dacă te depărtaai de navă cu 70—100 m n-o mai zăreai.

În regiunea în care fuseseră mai înainte corturile și stația magnetică, gheața era atît de ciopîrtită, încît nu mai era de recunoscut. Au apărut nenumărate canale și noi lanțuri de creste de gheață. Întrucît în zilele din urmă temperatura a fost relativ ridicată, majoritatea canalelor s-au acoperit cu o gheață încă foarte subțire. Dacă n-am fi avut o oarecare experiență în ce privește umblatul pe gheață și n-am fi fost foarte prudenți de bună seamă că am fi căzut în apă și nu o dată. Era o beznă înfricoșătoare și în afară de aceasta totul în jur era troienit. Numai dacă ai puțină experiență îți dai seama că gheața nu-i sigură : o ciocănești puțin și cangea o străpunge ușor.

Este greu să ne închipuim forța uriașă care a fost necesară pentru îngrămădirea ghețurilor. Pe alocuri nu știi, literalmente, încotro s-o iei, căci peste tot se zăresc lanțuri și îngrămădiri de ghețuri înalte de 3—4 m.

Intr-un loc am dat de ceva care semăna cu craterul unui vulcan mic : gheața se îngrămădise sub forma unui con trunchiat înalt de 4 m. Cînd ai ajuns sus ți se înfățișează priveliștea unei imense văi închise, iar povîrnișul ei este atît de abrupt încît este cu neputință să cobori în interiorul craterului, poți doar să aluneci în jos. Lumina lanternei este prea slabă ca să poată lumina această vale închisă și din această cauză ea pare și mai grandioasă, și mai misterioasă.

În cîteva locuri gheața a plesnit și s-a îngroșat pe o distanță de 4—5 m, dar în ochiurile formate apa, nu se știe de ce, nu s-a ridicat și a înghețat la o adîncime de 1—1,5 m de suprafața gheții. S-au format tranșee cu pereți verticali destul de înalți”.

La 27 noiembrie ne aflam la $85^{\circ}29',6$ latitudine nordică și $124^{\circ}12'$ longitudine estică. Cu două săptămîni înainte de această dată coordonatele fuseseră aproape identice. În decursul acestor două săptămîni, supunîndu-se vînturilor schimbătore, nava, împreună cu ghețurile, a descris un laț întortochiat bijbiind ca un orb cînd spre nord, cînd spre sud, cînd spre est, cînd spre vest. În acest timp am descris un cerc cu o rază de 7 mile.

Părea că acum a început, în sfîrșit, mult așteptatul răgaz. Trebuia doar să se epuizeze energia care transformase ghețurile, cîndva calme, în acest haos sălbatic. Răgazul a durat doar cîteva zile.

La 1 decembrie vîntul a început să sufle dinspre vest și atmosfera s-a răcit pe neașteptate. Cerul s-a acoperit cu nori pufoși, cei dinții vestitori ai furtunii. S-a dezlănțuit viscolul. Începea un adevărat uragan — al treilea în decurs de o lună. Aveam motiv ca să ne descurajăm : în locul mult așteptatei acalmii, iarna aducea o nouă agravare a stării gheții.

Viscolul îngrămădea pe ghețuri nămeți monstruoși, înalți de cîțiva metri. Un strat de zăpadă acoperea nava ca o plapumă călduroasă de puf. Era de ajuns să ieși pentru o clipă afară că viscolul îți sufla pe dată zăpada în obraz, astupîndu-ți ochii, nările, acoperindu-ți toată îmbrăcămintea cu o platoșă de gheață.

Abia la 5 decembrie a încetat viscolul. Vîntul a început să sufle de la nord-vest și s-a potolit. Temperatura a crescut ajungînd pînă la $-4,8^{\circ}\text{C}$. Cerul a început să se însenineze. S-a arătat luna și dintr-o dată, ca printr-o vrajă, s-a schimbat totul în jur. Lumina tremurătoare a lunii a prefăcut îngrămădirile de ghețuri în minunate castele din basme, în ziduri de

fortăreață ale unei împărății a somnului. Însuși „Sedov”, care stătea îngropat în zăpadă, cu grementul acoperit de gheață, semăna cu o uriașă jucărie pentru pomul de iarnă, presărată cu paiete scînteietoare.

Priveliștea aceasta feerică nu dădea pace fotografiilor noștri amatori. Iluminatul gratuit pe care ni-l oferea luna asigură imaginii fotografice o claritate ideală. Cît ai clipi toate aparatele au fost scoase din valize și lădițe și după cîteva ore fotografii triumfători își arătau negativele: o expunere de zece minute asigură obținerea unor fotografii admirabile. Dar în toiul acestor îndeletniciri, Arctica ne-a amintit din nou într-un chip destul de imperios tradiția ei și anume că schimbarea direcției vîntului avea să stîrnească în mod inevitabil deplasări ale gheții.

Lucrurile s-au petrecut după-amiază. Profitînd de vremea calmă și senină, Buinițki, Ghetman, Nedzvețki și Șaripov s-au dus să clădească o nouă colibă de gheață pentru observații meteorologice. După ce vechea noastră bază fusese distrusă, am fost nevoiți să continuăm din nou aceste observații în cortul subțire, de mătase.

După o jumătate de oră Ghetman veni pe neașteptate în fugă gîfîind la bord. El mă căută și-mi spuse într-un suflet:

— O crăpătură lîngă corturi, pe locul cel nou...

Era o știre cît se poate de neplăcută: oare și de astă dată muncisem în zadar și după trei săptămîni de muncă îndîrjită, neomenească, va trebui s-o luăm de la capăt și să pornim în căutarea unui al treilea loc...

Ghetman continuă să vorbească surescitat, gesticulînd agitat:

— S-a tîrît ca un șarpe. Ca un șarpe! E greu s-o deslușești, este ca o ață. Cît pe aci să se strecoare pe sub cort...

L-am strigat pe primul ofițer:

— Andrei Gheorghievici! Gheața plesnește pe sub corturi. Trebuie verificat. Ia-i cu dumneata pe Butorin și pe Gamankov!

După cîteva minute, primul ofițer și șeful de echipaj, însoțiți de Gamankov și Ghetman alergau pe gheață îndreptîndu-se spre corturi, ale căror siluete vași și întunecate se zăreau printre stîncile albastrii.

Pînă cînd au ajuns oamenii acolo, canalul perfid care abia se observase s-a lătit ajungînd aproape de 2 m. Cortul mare în care se aflau prețioasele noastre rezerve era cît pe

aci să rămână suspendat deasupra unui abis negru aburind și se afla acum doar la o jumătate de metru de apă. Un cablu care fixa cortul era rupt iar capătul lui, care era fixat de cealaltă parte a canalului, atârna în apa înghețată.

Canalul sinuos pornea de la sud-est și se îndrepta spre nord-vest pînă la orizont. Dincolo de el gheața se deplasa cu un foșnet ușor și cablul smuls se îndepărta spre nord.

Andrei Gheorghievici a organizat munca fără zăbavă. În timp ce Butorin strîngea cortul, ceilalți, cu mișcări deprinse și îndeminate apucau lăzile, baloturile, butoaiile, cărîndu-le mai departe de canal, într-un loc nou.

Pe la orele 17 canalul s-a transformat fără zgomot într-un ochi de apă larg de 40 m, iar la nord s-a format un alt ochi de apă care trecea de-a curmezișul celui dintîi unindu-se cu el. Gheața a plesnit și la sud, la vreo 50 m depărtare de locul unde ne aflam într-un cuvînt, se repeta tabloul cunoscut: banchiza masivă se prefăcea sub ochii noștri într-un morman de sfărîmături inofeme.

Tîrziu, seară, părea că totul se domolise. Ochiurile de apă se uniră pe neașteptate îngrămădind noi lanțuri de creste de gheață.

La miezul nopții, după ce mi-am terminat cartul, am îmbrățișat iar dintr-o privire fantasticul peisaj lunar. Era liniște. Pe cer pîlpîia aurora boreală. În jurul lunii tremura un cerc irizat. Sus de tot, aproape în centrul bolții cerești, strălucea steaua polară, rece și nepăsătoare, dar totodată maiestasă și mindră.

Am coborît în cabină și m-am cufundat pe dată într-un somn adînc. Spre dimineață m-au trezit scîrîitul parîmelor, șueratul vîntului și hîrșitul gheții. În timpul nopții totul se schimbase brusc în jurul nostru. Vîntul sub formă de uragan smulgea mînios pavilioanele de sărbătoare acoperite de chiciură care fuseseră arborate la bord în cinstea Zilei Constituției. Cerul era în întregime acoperit de nori și în jur totul era iarăși întunecat și neprietenos. Viscolul înălța mereu alte troiene; părea că nava se scufunda în gheață și se făcea tot mai mică.

Viscolul a continuat patru zile și patru nopți în șir, iar spre seara zilei de 9 decembrie în muzica lui tristă s-au împletit notele de bas atît de cunoscute ale ghețurilor. În jurul navei apăreau canale cu atîta repeziciune, încît părea că un uriaș topor nevăzut ciopîrtea banchiza. Canalurile apă-

reau în neorînduială, fiind îndreptate în toate direcțiile ; cînd se întretaiau unele pe altele, cînd se întindeau paralel, cînd se propteau neputincioase în crestele de gheață, cînd frîngeau lanțurile de creste de gheață cu o ușurință neobișnuită. Era absurd să încerci să ghicești direcția și dimensiunile canalului următor.

Ne aținteam cu încordare privirile în depărtare, într-ocolo unde se aflau corturile noastre, și căutam să ghicim dacă gheața va plesni sau nu. Era un fel de loterie stupidă și cei ce jucau la ea erau nevoiți să pună pe o carte tot ce aveau : putere, sănătate, speranțe...

La ora 23 și 30 min răsună, dincolo de corturi, un bubuit surd și o umbră neagră se lungi pe cîmpul alb.

— A plesnit !

— Alferov, Nedzvetki ! Pe gheață ! Examinați corturile !

Mecanicii, înarmați cu lanterne și cîngi, o luară la goană pe gheață spre tabăra cu rezerve. După un sfert de oră, luminițele roșietice ale lanternelor se agitară neliniștite, descriind cercuri în aer. Oamenii cereau ajutor. A început pe dată mobilizarea întregului echipaj pentru o nouă muncă de șoc. Acum trebuia să salvăm cortul cel mic în care se afla postul de radio de rezervă : un nou ochi de apă se formase aburind la cîțiva metri de el. În afară de aceasta, în jurul cortului cel mic, se întindea în toate direcțiile o rețea întreață de crăpături care începeau la o depărtare de 5—20 cm de marginea pinzei cortului.

Toată banchiza se fărîmița și se desfăcea în bucăți, întocmai cum se petrecuseră lucrurile în noaptea din 12 spre 13 noiembrie. Ne mai rămînea acum la dispoziție doar o frîntură nu prea mare de banchiză, cu o suprafață de numai 200 m². Am transportat toate materialele în mijlocul ei.

La ora 1 și 30 min noaptea, transportul rezervelor se sfîrșise. Ne așteptam la noi neplăceri : banchiza putea să fie fărîmițată în sloiuri și mai mici și dusă departe de navă. De aceea, Butorin dădea, din jumătate în jumătate de oră, cite o raită pe la tabăra cu rezerve. Pe neașteptate însă, deplasările ghețurilor încetară. Se opriră la fel de brusc precum începuseră.

De astă dată, ghețurile ne-au lăsat în pace multă vreme. Am putut să răsuflăm în sfîrșit, lăsînd să se destindă nervii care fuseseră îngrozitor de hărțuiți într-o lună de munci de șoc neîntrerupte.

ZILELE NOASTRE DE LUCRU

O NOAPTE SENINĂ de iarnă. Imensa Lună aurie aruncă o lumină tulbure asupra peisajului de gheață atît de cunoscut și totodată, atît de schimbător: culmile dințate ale creștelor de gheață albastre, umbrele negre deslușite pe care le aruncă, pîcla argintie care maschează linia orizontului, bolta înaltă de un albastru închis presărată cu stele. Deasupra deșertului mort pîlpîie flacăra fantomatică a aurorei boreale — darul generos și neprețuit pe care natura îl face polului posomorît.

Se pot găsi tot soiul de cuvinte minunate pentru a descrie peisajul arctic. Nu întîmplător cărțile exploratorilor polari sînt citite ca niște romane captivante, deoarece natura însăși sădește în inimile acestora scînteia nestinsă a poeziei. Cea mai poetică dintre toate priveliștile care se înfățișează vederii și simțirii exploratorilor polari este, fără doar și poate, lumina misterioasă și ireală a aurorei boreale.

I-am urmărit ziua și noaptea, dimineața și seara, jocul uimitor, risipitor și darnic care nu-și repetă niciodată combinațiile. Fie că în diferitele părți ale orizontului apăreau uriașe vâluri fluturînd rubinii și de un verde de smarald — în limbaj meteorologic fenomenul acesta se numește „draperie”. Fie că peste bolta cerească era aruncat un pod stră-



lucitor de cristal și o rază verde, luminoasă străpungea întunericul. Fie că începeau deodată să se tîrască pe cer niște șerpi fantastici de foc care-și schimbau în fiecare clipă forma și coloritul.

Uneori, șerpii aceștia se întîlneau pe neașteptate la zenit dînd naștere celui mai magnific fenomen dintre toate pe care ni le dăruiește aurora boreală : în înălțime se arăta o coroană strălucitoare alcătuită din multe cercuri concentrice, de la care porneau în toate părțile săgeți multicolore de foc rece.

Stelele păleau și se pierdeau în acest fantastic joc de lumini, iar pe zăpadă se alungau umbre ușoare, abia perceptibile, de parcă undeva, departe de tot, s-ar fi încins jăriștea unui incendiu.

Odată, pe cînd eram în cort, mi s-a înfățișat o priveliște cu totul neobișnuită : valuri de flăcări verzi care cuprinseseră întreaga boltă cerească s-au întîlnit la zenit și din îmbinarea lor s-a născut o uriașă pasăre de foc care răsfrîngea reflexe sumbre. Ea plutea în înălțimi cu aripile larg deschise, țesute din raze fantomatic de diafane. Am privit îndelung fără să mă pot smulge din vraja acestui spectru uimitor, născut din îmbinarea întimplătoare a razelor de lumină. Iată însă că s-a scurs o secundă, încă una și apoi totul s-a spulberat. Doar stelele strălucitoare scînteiau liniștit în înălțimi, iar undeva la sud strălucea o rază verde stingheră.

Părea că prin aceste semnale luminoase Arctica ne spunea : „Ce căutați la aceste latitudini ? Ele nu-s pentru voi, venetici veniți de la sud. Aici este împărăția odihnei veșnice...”

Aceasta însă nu-i decît o plăsmuire poetică. Cîndva, regiuni situate mai la sudul Arcticii fuseseră considerate inaccesibile omului. Acum însă, în aceste regiuni nu numai că au fost înființate zeci de stații polare, ci se creează chiar și o industrie. De ce s-ar cuveni, așadar, să ne oprim la paralela 85 ? Va veni un timp cînd geniul omului sovietic va ști să valorifice orice latitudine. Oamenii își vor aminti atunci cu recunoștință și de modesta noastră expediție, despre această recunoaștere în adîncimea uneia dintre ultimele pete albe ale Arcticii.

Oricît a fost de grea pentru noi iarna aceasta, am făcut totul pentru ca această recunoaştere a noastră să dea roade cît mai depline.

Am arătat mai înainte că ne străduiam să efectuăm observaţiile noastre ştiinţifice cît se poate mai des şi mai regulat, oricît de grele ar fi fost condiţiile în care lucram. Chiar în noiembrie, această lună bintuită de furtuni şi de presiuni ale gheţurilor, Moscova căpăta din 4 în 4 h buletinul meteorologic întocmit şi codificat după toate regulile. În afară de aceasta, am efectuat în această perioadă observaţii astronomice şi gravimetrice regulate, precum şi explorări ale gheţii. La cel dintîi prilej erau reluate şi observaţiile magnetice.

Nu era chiar atît de simplu să faci calcule minuţioase, în timp ce în jur totul trosnea şi în orice clipă putea să urmeze ordinul : „Toţi debarcă pe gheaţă”. Oamenii însă continuau să lucreze, ştiind că fiecare omisiune a termenului curent reprezenta o pierdere pentru ştiinţă.

În acea perioadă, observaţiile asupra precipitaţiilor ne dădeau multă bătaie de cap. Ca un făcut, stilpul pe care fusese înfipt paharul meşterit de Alferov nimerea mereu în locurile unde aveau loc presiunile. A fost răsturnat de cîteva ori, deşi am aşezat vasul de fiecare dată în altă parte. În cele din urmă, gheţurile au prefăcut stilpul nostru în ţandări şi am fost nevoiţi să meşterim o altă instalaţie.

Toate acestea însă pălesc în faţa greutăţilor pe care au fost nevoiţi să le îndure în timpul iernării Andrei Gheorghievici şi ajutoarele sale, Ghetman şi Gamankov, care erau ocupaţi cu lucrările de hidrologie. Dăduseră şi înainte dovadă de o răbdare supraomenească pentru a cobori de cîteva ori în şir pe vînt şi pe ger batometrele la mari adîncimi, căzîndu-se să descurce „poştaşii” înţepeniţi, turnînd probele de apă şi notînd indicaţiile date de aparate. Dar spre sfîrşitul lui decembrie, cînd s-a lăsat un ger de minus 30°C, munca aceasta s-a prefăcut într-o adevărată caznă. Batometrele îngheţau în mîinile oamenilor în cele 2—3 min cît se aflau la suprafaţă. Îngheţa şi contorul pe care cablul ud lăsa să picure apa. Erau nevoiţi să încălzească aparatele cu apă clocotită, dar nici această măsură nu dădea rezultate prea bune, căci după cîteva minute trebuia reluat totul de la început.

Numai conștiința că această muncă avea o importanță excepțională susținea energia oamenilor. Oricît le era de greu, Andrei Gheorghievici și ajutoarele sale efectuau cu perseverență o stație după alta. Aceste stații furnizau date interesante. Astfel, am izbutit să palpăm pulsul Golfstreamului care aducea pînă în această regiune depărtată de Oceanul Atlantic apele calde pe care le scotea din golful Mexic. Curentul de apă, relativ cald, se cufunda în masa oceanului. Iată datele furnizate de una din stațiile de iarnă pe care am efectuat-o la 30 noiembrie 1938 la $85^{\circ}28'7''$ latitudine nordică și $123^{\circ}50'$ longitudine estică. Imediat sub gheață, termometrul indica $-1,68^{\circ}\text{C}$. La o adîncime de 150 m temperatura urca pînă la $-0,79^{\circ}\text{C}$. Cu 50 m mai în adîncime ea indica $-0,60^{\circ}\text{C}$, iar la o adîncime de 250 m termometrul arăta chiar o temperatură pozitivă: $+0,53^{\circ}\text{C}$. În această regiune am descoperit apa cea mai caldă la o adîncime de 400 m: $+0,80^{\circ}\text{C}$. Mai departe începea iar să se răcească treptat, iar la o adîncime de 2 000 m termometrul indica $-0,81^{\circ}\text{C}$.

Am descoperit, cu aproximație, aceleași raporturi între temperaturi și în celelalte stații efectuate și, cu cît înaintam spre vest, cu atît mai sus se ridica nivelul apelor calde.

Răbdătorii noștri hidrologi au adunat aproximativ o mie de probe. Spre sfîrșitul călătoriei noastre, sticlele cu apă de diferite mărimi, astupate cu grijă cu parafină și numerotate, umpleau toate polițele, ba chiar și coridoarele care duceau spre cabine. Fiecare dintre aceste probe fusese dobîndită cu prețul unor imense eforturi.

Noi apreciam mult munca hidrologilor noștri voluntari și fiecare dintre noi se străduia să-i ajute din toate puterile sale.

Efectuarea stațiilor hidrologice era mult îngreuiată din pricină că ne lipseau termometre pentru adîncimi mari. Am găsit prin diferite bagaje o ladă plină cu instrumente absolut intacte, dar care nu funcționau.

Pesemne că în canalele capilare se frînseseră coloanele de mercur și din această cauză nu puteau să funcționeze normal. Am răsucit îndelung în mîini termometrele acestea mutilate, chibzuind la mijloacele cu care le-am putea repara. În cele din urmă am hotărît să încercăm pe aceste instrumente fragile metoda experimentată care se aplica în asemenea cazuri termometrelor obișnuite și anume procedeul încălzirii și răcirii alternative.

Am aprins o luminare, apoi am luat un termometru și am început să încălzesc deasupra flăcării balonașul conținând mercur. Firicelul strălucitor a început să se ridice prin canalul capilor și peste puțin, rezervorul superior s-a umplut cu mercur.

Am răcit termometrul și l-am răsturnat. Coloana de mercur s-a frânt și a încremenit, înregistrând temperatura dată. Totul era în ordine. Mai rămîneau de verificat indicațiile instrumentului.

S-a adus un ghiordel cu zăpadă și s-au împlîntat în el două termometre, unul bun și altul „reparat” de curînd. Zăpada se topea încet. Am verificat indicațiile ambelor termometre și am notat diferența. După cîteva asemenea experiențe puteam folosi fără nici o grijă termometrul reparat.

Astfel a fost înființat un atelier mobil care funcționa sub lozinca „să dai un termometru care poate fi folosit”. Împreună cu Andrei Gheorghievici am cotrobăit prin toată lada și am pus la punct verificarea în serie a termometrelor.

Acum nu ne mai îngrozea ideea că am putea pierde un termometru, deoarece puteam să-l înlocuim cu unul de rezervă. Puteam deci să le minuim cu mai mult curaj și să riscăm.

După puțin timp am hotărît să procedăm la izolația termică a cortului hidrologic care fusese instalat deasupra unei copci. La sfîrșitul lui decembrie, Gamankov, Șaripov și alți membri ai expediției au început să înalțe în jurul acestui cort, confecționat dintr-o pînză simplă de cort, pereți groși din blocuri de gheață. Lucrul înainta destul de repede și pînă la urmă cortul s-a pomenit cuprins într-un fel de husă de gheață. Între pereții lui și pereții colibei de gheață a fost lăsat un spațiu gol de o jumătate de metru, pentru o mai bună izolare.

După aceea au fost aduse în cortul meteorologic niște saltele bune, compacte, confecționate din pîr de cal și au fost așternute pe gheață în dreptul copcii. Au fost aprinse două primusuri peste care au fost întinse foi groase de tablă. Acestea se încingeau la roșu și-și răsfrîngeau căldura în aer.

În ziua cînd am terminat încălzirea locului de lucru al hidrologilor gerul atinsese $-38,5^{\circ}\text{C}$ iar în interiorul cortului hidrologic termometrul arăta „doar” -24°C . Față de temperatura mediului înconjurător însemna că era cald de tot.. Din păcate, mai tîrziu am fost nevoiți să renunțăm la saltele, deoarece ne împiedicau în muncă.

O inovație introdusă pentru prima oară în iarna aceasta au constituit-o stațiile magnetice de 24 h. Pentru a putea urmări cum se schimbă în decurs de 24 h elementele magnetismului terestru, trebuia să stai răbdător în coliba de gheață lângă aparat toate cele 24 h și nu pur și simplu să stai, ci în acest timp să efectuezi câteva sute de determinări și să faci tot atâtea însemnări.

Un om nu este în stare să îndeplinească singur această sarcină. De aceea, stațiile magnetice de 24 h le efectuau în doi Buinițki și Efremov, schimbându-se la fiecare șase ore. La una din primele stații am participat și eu.

După ce m-am îmbrăcat în haine strimte din blană de ren m-am îndreptat spre coliba de zăpadă împreună cu Șarîpov, care avea sarcina să stea de strajă păzindu-l pe cel ce efectua observațiile. Pereții ei reflectau o lumină roză gălbuie — în interiorul ei licărea o lumină, Șarîpov a preluat cartul de la Gamankov, iar eu am ridicat capătul păturii care ținea loc de ușă și am pătruns în coliba strimă. Două lumânări de stearină lipite pe muchia unui fel de nișă luminau cu zgîrcenie mobilierul mai mult decât modest al celei mai nordice instituții din lume : pereți albi, un scaun, o nișă croită în zăpadă în care era fixat un sertăraș conținând un cronometru de lucru, pe podea un acumulator, iar în centrul colibeii un magnetometru — „Kombain” — în fața căruia trebuia Viktor Buinițki.

După ce termină citirea curentă, el notă însemnarea într-un carnetel, mi-l înmână și alergă zorit spre navă, — pesemne că în aceste ore gerul îi răzbătuse și prin haina calduroasă din blană de ren ca și prin pîslarii și ciorapii de blană.

Mă familiarizasem cu observațiile magnetice încă de pe vremea când lucram pe „Sadko”. Tehnica nu este prea complicată : din 5 în 5 min se verifică locul meridianului magnetic indicat pe cercul orizontal al magnetometrului și din când în când se determină, pe cale astronomică, locul adevăratului meridian. Pe ger însă orice determinare, chiar cea mai simplă, se transformă într-o îndeletnicire extrem de complicată.

Cel mai mult ne solicita nervii și energia mînuirea becului electric care era alimentat de acumulator. Becul acesta trebuia aprins în aceeași secundă în care acul cronometrului indica termenul curent al observației. Dar iată că întrerupătorul confecționat cu mijloace proprii nu vrea să funcționeze. Tragi de el, apeși cu degetele degerate care ți se supun cu

greu ; el alunecă, dă greș, și abia în ultima clipă, când crezi că totul este pierdut și că nu vei putea efectua observația din pricina acestei blăstemată bucăți de fier, becul se aprinde și arunci o privire zorită asupra celor mai înfime diviziuni ale limbului.

În noaptea aceea deasupra ghețurilor se zbuciuma aurora boreală și acul magnetometrului oscila de parcă ar fi fost beat, reacționînd cu o sensibilitate extremă la fiecare zvicnire a razelor cerești. În caietele se înșiruiau, una după alta, coloane de cifre care prezentau un interes imens pentru știință. Și oricît aș fi degerat în neospitaliera colibă de gheață, oricît aș fi blestemat îndărătnicul întrerupător al lămpii confecționat de mînă, în adîncul sufletului eram pătruns de un sentiment de mare satisfacție pentru ceea ce făcusem : timpul, munca și energia nu fuseseră cheltuite zadarnic.

—

Condițiile aspre ale vieții noastre constituie o școală bună. Au trecut doar trei — patru luni de cînd au venit la bordul lui „Sedov” oameni de pe „Ermak”, oameni noi, dintre care cei mai mulți au nimerit pentru prima dată la o muncă atît de grea și iată că încetul cu încetul sînt atrași în noul regim de viață, se deprind cu el, lucrează cu tot mai multă seriozitate și atenție.

Oamenii au prins pasiune pentru lectură. Din fericire, la bordul lui „Sedov” se afla o bibliotecă destul de bine înzestrată. Atît pe puntea inferioară, cît și prin cabine, oamenii citeau și reciteau operele lui Pușkin, Gogol, Lermontov, Tolstoi.

Biblioteca mea personală cuprindea destul de multe cărți despre explorarea regiunilor polare.

Dintre toți cel mai mult savura acest gen de cărți Ivan Ghetman. Tînăr, entuziast, înflăcărat, izbutise, pînă la vîrsta de 25 de ani, să schimbe peste zece meserii. Desenator tehnic la Institutul de construcții de mașini din Moscova, conductor de vagonete în mina nr. 1 bis din Donbás, montor la Spitzbergen, voluntar în Armata Roșie, marinăr în portul comercial Leningrad, pescăr al trustului „Murmanriba” — iată o înșiruire departe de a epuiza lista serviciilor avute de Ghetman. De fapt, în toți acești ani nici nu și-a însușit temeinic o profesiune : oriunde se afla îl chinuia setea de a cunoaște

mereu altceva, peste tot i se părea că încă nu face ceea ce ar fi dorit să facă, dar nu știa bine nici el de ce ar fi vrut să se apuce.

Se pomenise în Arctica, la bordul spărgătorului de gheață „Ermak” și apoi pe spărgătorul de gheață „Sedov” : mediu neobișnuit, greutăți neobișnuite, o viață cu care nu era deprins... Perioadele în care munca îl pasionează pînă la uitarea de sine alternează brusc cu stări de dezamăgire. Urmează apoi o nouă perioadă de entuziasm și iar deprimare.

Colectivul își dă seama de toate aceste porniri, dar nimeni nu-și îngăduie să-l dojenească. Dimpotrivă, oamenii au față de el aceeași atitudine prevenitoare și simplă ca față de ceilalți : nici un fel de dojeni, nici un fel de zeflemele, dar totodată nici o indulgență, nici o îngăduință, căci indulgența are o înrîurire la fel de nefastă asupra omului ca și dojenile. Iar eu îi dau să citească, cu un aer de parc-aș face-o într-o doară, cărți despre explorări făcute în Arctica și Antarctica.

Cînd am revenit pe continent eram adesea întrebați :

— Cum v-ați petrecut orele de răgaz ?

Oamenii care pun această întrebare uită un amănunt și anume că din păcate noi nu dispuneam de ceea ce într-un cămin se numește oră de răgaz. Dacă, bunăoară, izbuteam în decurs de o lună să-mi fac rost de o zi de odihnă, pînă la urmă se găsea totdeauna cîte o treabă „în afara programului” pe care o îndeplineam în timpul așa-numitului răgaz.

Poate că din această pricină unica partidă de șah pe care am jucat-o prin radio cu cei care iernau la capul Celiuskin s-a prelungit un an întreg, ceea ce ne-a atras o remarcă malițioasă a partenerilor noștri transmisă prin radio :

„Dacă veți fi întrebați cît timp vă trebuie ca să traversați în derivă tot Oceanul Înghețat să răspundeți prompt : nu mai mult decît este necesar pentru a juca o partidă de șah”.

În concepția noastră, orele de răgaz însemnau tot soiul de îndeletniciri care nu erau cuprinse nici în graficul de lucru, nici în cel de cercetări științifice. Doresc să descriu acum tocmai aceste îndeletniciri.

N-am intenția să afirm că trăiam în condiții ideale de locuit. N-a fost ușor să ne împăcăm cu întunericul veșnic, cu unele limitări în alimentație, cu sobițele care scoteau fum. Și astăzi mă cutremur cînd îmi amintesc de metoda istovitoare și murdară a curățirii zilnice de zgură a sobițelor : pulberea scîrție printre dinți, un strat gros de funingine se așterne pe

paturi, pe cărți, pe mese, pe scaune... Și totuși, chiar și aceste condiții grele în care eram nevoiți să trăim și să muncim nu se pot compara în nici un fel cu încercările prin care au trecut predecesorii noștri, membrii expedițiilor polare organizate de țările capitaliste.

Chiar din prima zi m-am străduit să fac tot ceea ce se putea pentru ca, din punctul de vedere al condițiilor sanitare, iernatul nostru să nu se asemuiască cu cele care l-au precedat. Și, în această privință, colectivul nostru a izbutit pe deplin.

Ne-am preocupat, în primul rând, ca în încăperile de pe navă să fie și uscate și calde. În fiecare cabină a fost atârnat pe perete un termometru și cartnicii aveau îndatorirea să supravegheze ca să se mențină o anumită temperatură.

Pentru a preîntîmpina apariția murdăriei și a paraziților am stabilit la fiecare zece zile o zi sanitară, care era respectată cu cea mai mare strictețe chiar și în perioadele cele mai grele ale derivei : fiecare membru al echipajului trebuia, o dată la zece zile, să facă o baie, să-și pună toaleta în ordine, să-și schimbe rufăria de corp, fața de pernă și cearșaful de pat și să-și pună afară la aerisit salteaua și pătura.

Dintre toate îndatoririle enumerate, baia era cea mai plăcută. Toți o îndeplineam cu mare tragere de inimă, desfătîndu-ne în preajma sobiței încălzită la roșu. Chiar și cei mai înversunați amatori de băi de abur nu-i puteau găsi vreun cusur acestei cămăruțe, care semăna mai curînd cu un grătar cu mangel decît cu o cameră de baie. După ce făceai de gardă în stația magnetică de gheață sau în cortul hidrologic, baia era o fericire.

Cînd sfîrșeau cu spălatul, oamenii înroșiți de căldură, moleșiți ieșeau anevoie pe coridor. Își făceau intrarea în camera ofițerilor unde erau pregătite o puțină cu cvas și ceainicul care fierbea pe sobiță. Se așezau cu mișcări domoale la masă și aici, sorbindu-și cvasul sau ceaiul, sporovăiau încă o dată despre toate avantajele unei băi.

Cu mult mai anevoios era spălatul rufelor. Nimeni nu nutrea o prea mare pasiune pentru această treabă. Este drept că aveam o rezervă oarecare de rufe curate și timp de cîteva luni după plecarea lui „Ermak” ne-am putut îngădui să nu spălăm rufe, mai cu seamă că am avut destule griji și fără asta. În decembrie însă rezervele s-au terminat.

Era nevoie să întreprindem ceva. Dacă în cursul iernii precedente ne salvaseră femeile de serviciu care iernaseră pe

navă, acum nu mai puteam conta decât pe propriile noastre forțe. Din păcate însă, nici un membru al echipajului nu manifestase încă vreo inițiativă în această privință. Am stabilit atunci următoarea rînduială : fiecare căpăta camera de baie pentru șase ore, în care timp trebuia să-și spele șase schimburi de rufe — pentru două luni.

Chipurile tovarășilor exprimau nedumerire și buimăceală. În sinea mea îmi dădeam seama că șase ore nu reprezentau prea mult pentru niște oameni care abia începeau să se deprindă cu spălatul rufelor. Trebuia însă să economisim combustibil... Și pentru a evita întrebările am declarat că-mi voi spăla primul rufe.

După dejun, am adunat grămadă douăsprezece cearșafuri, trei fețe de pernă, trei prosoape și m-am îndreptat cu pași apăsăți spre camera de baie. Aici însă siguranța m-a părăsit. La naiba, era mai greu să te descurci cu foșnetul acesta de pînzeturi decât cu hărțile și cu cartea pilot. Dar timpul trecea și n-aveam timp să stau pe gînduri. Știam că în clipa aceea paisprezece perechi de ochi erau ațintiți spre ușa camerei de baie. Nu va fi prea frumos dacă comandantul nu se va încadra în termenul fixat chiar de el.

Orice treabă trebuie mai întîi s-o organizezi cum se cade. Am hotărît să infirip un fel de bandă rulantă a cărei verigă principală erau proprii mei genunchi. M-am dezbrăcat și am intrat în cadă așezînd două lighene de-o parte și de alta a mea. Într-un lighean se aflau rufe, iar în celălalt apă fierbinte. Apucam un cearșaf, îl săpuneam pe genunchii mei atît de abundent încît spuma împrôsca în toate părțile. După aceea cearșaful trecea în ligheanul cu apă fierbinte, în timp ce pe genunchii mei îi lua locul o față de pernă. Aceasta trecea prin aceleași operații.

La capătul celei de a treia ore izbutisem să săpunesc și să clătesc de trei ori toate rufe. E drept că genunchii îmi ardeau de parc-aș fi nimerit cu ei în urzici și rezerva de săpun a scăzut dintr-o dată cu trei kilograme, dar graficul fusese depășit, ceea ce dovedea că era cît se poate de real.

Am adus în careul ofițerilor ligheanul cu rufele spălate și l-am așezat tăcut pe masă. La fel de tăcuți intrau în careu și curioșii care voiau să vadă cum se sfîrșise prima experiență. Ei ocoleau masa și-mi cercetau rufe cu privirea. Unii chiar le-au pipăit. Dar pînă și criticii cei mai pretențioși au fost nevoiți să recunoască că treaba fusese făcută cum se cuvine.

Este cazul să adaug că membrii expediției s-au dovedit oameni îndemânatici și au învățat destul de repede să utilizeze capacitatea proiectată a combinatului nostru de baie și spălătorie de rufe. Nedzvețki a bătut chiar recordul meu.

Curînd însă și recordul lui Nedzvețki a fost bătut. Inventivul Aleksandr Aleksandrovici Poleanski a început să asculte cu regularitate emisiunile radiofonice pentru gospodine și a prins o rețetă prețioasă pentru spălatul rufelor. Aplicînd-o în practică, Aleksandr Aleksandrovici a devenit repede campion în această îndeletnicire.

Printre îndeletnicirile noastre în afara programului, un loc de frunte deținea migăloasa și anevoioasa confecționare a sticlelor de lampă. După cum se știe, obiectul acesta fragil nu are o viață lungă în Arctica. Membrii expediției „Polul Nord”, au resimțit și ei lipsa acută a lămpilor.

La bordul lui „Sedov” nu aveam nici un fel de rezerve de sticle de lămpi, deoarece cele mai multe se sparseră încă în timpul primului iernat. „Ermak” n-a putut să ne dea nici o mină de ajutor în această privință, deoarece la bordul lui nu se aflau sticle de fel. Și iată că în fața noastră s-a ivit o problemă complicată și anume, cu ce să înlocuim acest obiect simplu, dar necesar în gospodărie ?

Pe întreaga navă numai grijuliul Poleanski mai avea o sticlă întreagă și o păzea ca pe o relicvă prețioasă. Lampa mea era încununată de o suprastructură firavă : lipisem cu multă grijă cu staniolul recuperat de la un pachetel de ciocolată sticla spartă în peste zece cioburi învăluind-o într-o rețea întreagă de sîrmă. Mi-era groază să ating sticla aceasta, căci abia se ținea. Din această pricină nu riscam s-o curăț de funingine mai departe de linia la care ajungea degetul arătător, dar chiar și această manipulare o făceam cu cea mai mare precauție. Stratul gros de funingine abia lăsa să răzbată lumina. Cu toate acestea eram invidiat de toți, căci de bine, de rău, mă foloseam totuși de o sticlă de lampă produsă de fabrică. În toate celelalte încăperi de pe navă lămpile erau prevăzute cu capace cît se poate de fantastice, de construcțiile cele mai felurite.

Sticlele cele mai bune se obțineau din borcane care conținuseră pe vremuri compoturi de fructe. Sticlele de categoria

a doua erau confecționate din sticle de un litru și, în sfârșit, cele de categoria a treia erau făcute din sticle care conțineau coniac. Lămpile fuseseră botezate în mod corespunzător : lămpi „de fructe”, „de coniac” și de „un litru”.

Aspectul cel mai maiestros îl aveau lămpile „de fructe” ; borcanul, căruia i se tăia fundul, era așezat pe arzătorul ce fusese perfecționat în chip ingenios ; pe capătul superior al borcanului se îmbrăca un trunchi lung de con făcut dintr-o hartă veche, pentru a îmbunătăți tirajul. O asemenea lampă dădea o lumină destul de bună.

Era destul de greu de confecționat lămpi „de fructe” și din această pricină erau păstrate cu multă grijă. Când însă, pînă la urmă, sticla plesnea, proprietarul lămpii era toată ziua trist și istorisea îndelung vecinilor săi cum se întîmplase nenorocirea. Această tristețe calmă urma, de obicei, unei izbucniri furtunoase de minie, însoțită de tînguiri caracteristice care răsunau pe întreaga navă, astfel că puteai determina coordonatele incidentului fără să-ți părăsești cabina.

După cum se știe, tehnica progresează rapid. La sfîrșitul celui de-al doilea iernat, constructorii noștri născociseră o lampă-lux. Această „minune a artei” arăta cam așa : peste un borcan de sticlă care conținuse conserve de fructe se îmbrăca foarte ajustat un capac de tablă confecționat din cutii de conserve. În mijlocul capacului se făcea un orificiu în care se introducea un tub subțire pentru tiraj. Alferov i-a oferit solemn lui Andrei Gheorghievici una dintre primele lămpi lux confecționate. Acest dar l-a mișcat pînă în adîncul inimii pe primul ofițer, căci pînă atunci se chinase mult timp cu un opaiț ciudat care semăna mai curînd cu o făclie a omului cavernelor decît cu o lampă demnă de secolul al XX-lea.

Îndeobște, pasiunea pentru invenții s-a extins pînă și la o instituție atît de înapoiată cum era bucătăria, deși spiritul de dreptate ne impune să subliniem că atmosfera care domnea în bucătăria noastră nu favoriza de loc munca „creatoare”.

Oamenii înclină să creadă că maeștrii acestei onorabile ramuri gospodărești suferă îngrozitor din pricina căldurii. Nu știu cum stau lucrurile la o mare fabrică-bucătărie, dar în atelierul minuscul al lui Pavel Megher observam un fenomen cu totul opus : bietul nostru bucătar era toată ziua înghețat. În fiecare clipă își părăsea cratițele și fugea în careul ofițerilor ca să-și încălzească la sobiță mîinile degerate.

În anotimpul rece, diminețile, temperatura în bucătărie cobora pînă la -25°C . Era deci firesc ca la început bucătarul să nu încline spre experiențe creatoare : cum să-i mai ardă de experiențe culinare cînd colțunașii îi înghețau chiar în mină.

Dar nu se putea să-i hrănești, zi de zi, pe oameni tot cu același borș din legume uscate și mereu cu aceleași conserve de carne cu fasole. Trebuia să obținem cu orice preț o mai mare variație a meniului și în acest scop l-am chemat în cîteva rînduri la mine pe bucătar. De fiecare dată începeam să-i spun :

— Ar trebui să născocești ceva ca să faci o surpriză echipajului, vreun tort sau vreo prăjitură, hm ? Știi cît de mult îi bucură asta pe oameni... Alimente avem din belșug...

Bucătarul ridică jignit din umeri :

— În privința asta, vă cer scuze, nu vă pot satisface cu nimic. La mine nu-i nici cafeneaua „Metropol”, nici cofetărie.

După aceea declara pentru a suta oară că pînă și un cîine care se respectă n-ar accepta să stea în bucătăria aceasta înghețată. Și oricît se străduia doctorul, care se îndeletnicea cu alcătuirea meniului, să-l înfrumusezeze cu denumiri bombastice de feluri de mâncare, ele semănau totuși în chip suspect una cu cealaltă și nu se obținea variația dorită.

Pierzîndu-mi răbdarea am coborît o dată personal în bucătărie. Prin norul gros de abur se zărea licărirea slabă a lămpii confecționate de mină. Mirosea a petrol... Mirosul nesuferit de petrol ne urmărea în tot cursul iernii. Îl simțeam în cabinele noastre și în careu. Mîinile bucătarului care atingeau cu aceeași ușurință și opaițul și alimentele, transmiteau mirosul acesta și bucatelor noastre.

Pe plita imensă se încălzea pe îndelete, în niște cazane, o fiertură grosolană destinată unui consum îndelungat. Bucătarul îmbrăcat în pufoaică și în pantaloni vătuiți, zgribulindu-se, trebăluia în fața mesei deschizînd cu cuțitul cutii de conserve.

M-am uitat în plită. Focul aprins cu stîngăcie abia mocnea.

Bucătarul mă privi nedumerit.

— Ei bucătarule, astăzi o să coacem împreună fursecuri cu ciocolată, i-am spus cu tărie.

Uimirea lui a sporit.

— Ce fel de fursecuri ?

— Din cele mai obișnuite. Cu nimic mai prejos decît la cofetărie.

Acum pot să mărturisesc că eu singur nu-mi închipuiam prea limpede cum se fac asemenea fursecuri. Atunci însă nu-mi era îngăduit să arăt cituși de puțin că aveam vreo îndoială în această problemă delicată. I-am cerut cu curaj bucătarului să-mi aducă din magazie cîteva kilograme de făină albă, vreo cinci borcane cu lapte condensat, un pachet cu praf de ouă, un pachet cu cacao și zahăr. Fiecare din aceste alimente este perfect comestibil și plăcut la gust. Prin urmare, teoretizam eu, și amestecul obținut trebuie să fie perfect comestibil.

După cîteva minute, bucătarul a adus gîfiind un coș cu alimente și m-am apucat de treabă. Am netezit mormanul de făină, am turnat înăuntru laptele condensat, am adăugat praful de ouă, cacaua și zahărul, am pus o bucată zdravănă de unt și le-am amestecat pe toate. A rezultat un aluat lipicios de culoare cafenie închisă. Am mai turnat făină pentru orice eventualitate, am întins din aluat o foaie mare, am tăiat-o în fișii și cu un pahar am început să tai din ele cerculețe.

Bucătarul rușinat îmi urmărea cu oarecare neîncredere mișcărilor. Apoi, s-a apropiat și s-a apucat și el de treabă, la început cu oarecare sfială, iar după aceea cu tragere de inimă.

Exact după o oră scoteam din cuptor prima porție de fursecuri rumene, gustoase. În ziua aceea la ceai, bucătarul a auzit atîtea complimente cît nu avusese prilejul să audă în tot cursul derivei noastre.

A fost o lecție bună care a avut asupra stimabilului nostru bucătar o înrîurire mai puternică decît cea mai aspră muștrare sau orice altă sancțiune. După aceasta el singur, fără să mai aștepte ajutorul cuiva, se străduia să nascocoască tot soiul de delicatețe. Cea mai aprigă dorință a lui era să „construiască” un tort. Auzise de la membrii vechi ai echipajului de pe „Sedov” că predecesorul său trata echipajul, în zilele de sărbătoare, cu un cremșnit de toată frumusețea. Mîndria profesională îl împiedică pe bucătar să întrebe amănunte, mărginindu-se doar să afle o descriere sumară a acestei prăjituri gustoase.

După cîteva zile, Megher aduse, cu un aer solemn, în careul ofițerilor o „construcție” ciudată. Un morman de clătite groase, cam crude, între care erau întinse straturi de lapte

condensat și de unt, presărate cu zahăr tos, trebuia să reprezinte mult slăvita prăjitură.

Vai ! Cremșnitul nu s-a bucurat de succes. Dar aceasta nu l-a amărit pe bucătarul nostru și nu a înăbușit spiritul de inițiativă care se trezise în el : dacă se apuca în cele din urmă de ceva nu-l mai puteai opri.

— Ce te pricepi tu ? spuse el supărat, adresându-se șefului de echipaj și apăsînd pe consoanele șuierătoare. Se vede că n-ai mâncat niciodată o prăjitură adevărată. Să vii la noi la Odesa și am să-ți arăt ce cremșnituri sînt pe acolo...

Bucătarul nostru nu se descurajă rămînînd neclintit în hotărîrea lui. De atunci, fiecare dată, cît de cît însemnată, era sărbătorită prin servirea unor mormane de cocă așezate în straturi. Spiritul de dreptate ne impune totuși să recunoaștem că de fiecare dată ele semănau tot mai mult cu o prăjitură adevărată.

În afară de aceasta, Pavel Megher a mai adus meniului nostru modificări și mai esențiale. A învățat să coacă chifle pentru ceai, plăcinte, să pregătească, din pesmeți, stafide și zahăr, cvas și chiar să prăjească scrumbii.

Scrumbia prăjită era socotită de noi o adevărată delicat-esă. Încercați să trăiți un an întreg hrănindu-vă doar cu conserve și veți înțelege cît de mult duceam dorul unor alimente care să nu aibă gustul specific de conserve.

Aveam cîteva butoaie cu scrumbii. Să mănînci însă scrumbii sărate un an încheiat nu era prea plăcut și Megher a făcut o experiență îndrăzneată. A lăsat răbdător mult timp scrumbiile să se moaie în apă, pe care o schimba mereu, străduindu-se să le redea gustul pierdut de pește proaspăt. După ce muia bine scrumbiile, le curăța și le prăjea în tigaie.

Scrumbia prăjită se bucura de un mare succes ; pentru ea i se iertară lui Megher chiar și păcatele săvîrșite cu cremșnitul. Dar numărul de senzație din programul culinar al bucătarului nostru era, fără doar și poate, supa de mazăre. Mîncarea aceasta se bucura invariabil de succes în rîndurile membrilor echipajului. Și de fiecare dată cînd i se făceau complimente, bucătarul socotea de datoria lui să ne istorisească povestea ei :

— Asta-i, măi băieți, rețeta noastră de familie. Răposatul taică-meu i-a hrănit timp de cincizeci și doi de ani cu supă

de mazăre pe marinarii noștri din Marea Neagră. A fost un bucătar vestit. Da... Odată naviga pe „Cicerin”. Și iată că pe vaporul acesta călătorea ca pasager Kemal-pașa. Era un mare om de stat în Turcia. Ei, și taică-meu îi toarnă, firește, o farfurie de supă. Cu pesmeciori, cu piine prăjită — așa cum se cuvine. A mâncat președintele supa asta și s-a minunat: mirunată! O asemenea mâncare n-ai să capeți într-un restaurant parizian!... Îl cheamă pe bucătar îi mulțumește și scoate din buzunar 30 de lire: iată, zice, pentru arta ta. Zău dacă mint!...

În careul ofițerilor izbucnea un râs homeric și bucătarul stăpînit de o mîndrie nezdruincată se îndrepta cu pași domoli spre bucătărie.

Amatorii cei mai exigenți ai producției bucătarului nostru erau, mă rog, cei doi pasageri patrupezi de pe „Sedov”: Jerry și Ldinka care au sfîrșit prin a fi răsfățații echipajului.

Acești cățeluși hazlii pe care ni-i dăruiseră vara trecută marinarii de pe „Malighin” crescuseră, prefăcîndu-se în niște adevărați cîini de vînătoare. Dar și acum cîinii aceștia cenușii și lățoși se bucurau de toate drepturile rezervate unor căței, oamenii se atașaseră foarte mult de ei și-i hrăneau pînă la ghiftuire cu bunătăți. Din această pricină, Jerry și Ldinka aveau o atitudine plină de dispreț pentru supă, păsă și macaroane. Dădeau într-o doară din coadă cînd adulmecau mirosul mîncării gătite de bucătar. În schimb, le plăcea foarte mult laptele condensat, zahărul și, mai cu seamă, ciocolata.

Era de ajuns ca în mîinile cuiva să foșnească ambalajul din staniol al unui pachet de ciocolată, că ei își ciuleau pe dată urechile și începeau să se uite înduioșați la proprietarul dulciului.

Cîinii aceștia, născuți pe o navă în derivă, creșteau fără să bănuiască existența unei alte lumi în afară de bordul navei „Sedov” și a altor vietăți în afară de noi. În schimb ne cunoșteau foarte bine pe fiecare dintre noi și îl iubeau. Era însă suficient ca vreunul să îmbrace haine din blană de ren, pentru ca pe cîini să-i cuprindă o buimăceală nemaipomenită și să se pornească pe un lătrat furios. Cînd vreunul dintre noi se așeza în patru labe, Jerry și Ldinka se cutremurau de

groază și se ascundeau în ungherul cel mai îndepărtat al careului ofițerilor.

Deși născuți din aceeași mamă, ciinii se deosebeau foarte mult atît prin caracterul cît și prin înfățișarea lor. Jerry se bucura printre noi de faima unui ciine drept și cinstit, care nu recurgea la perfidii și fătărnicie. Înalt, lătos, cu urechi ascuțite și o mutră prietenoasă, moștenise de la Nordik calitățile cele mai bune ale unui ciine polar : dîrzenie, devotament față de om, răbdare.

Jerry, nu se știe de ce, socotea, de datoria lui să-i însoțească pe oamenii care coborau pe gheață. Oricît ar fi fost de frig și oricît de tare ar fi bătut vîntul, el țîșnea ca glonțul din careul ofițerilor de cum auzea zgomot de pași pe pasarelă. Ținîndu-se după observator nu-l slăbea nici o clipă pînă cînd sosea timpul să se întoarcă la bord.

În timpul stației magnetice de 24 h, Jerry se așeza în gropița pe care i-o săpa în zăpadă tovarășul de serviciu la paza observatorului și stătea răbdător întins în groapă pînă cînd venea schimbul. Apoi, împreună cu observatorul care se schimba se întorcea pe navă, își infuleca repede porția de mîncare și fugea pe dată înapoi, ca și cum fără el nu s-ar fi putut efectua stația.

Devotamentul acesta era foarte apreciat de șeful nostru de echipaj căruia îi plăcea să vadă în toate exactitate și disciplină. Îl punea chiar la culcare pe Jerry în patul lui. Iar Aleksandr Aleksandrovici a găsit undeva o bilă de plută de la o plasă de pescuit și i-a dăruit-o lui Jerry. El încerca cu toată seriozitatea să mă convingă că Jerry avea aptitudinile innăscute ale unui fotbalist bun. Ciinelui îi plăcea într-adevăr să se joace cu bila aceasta. Uneori alerga după ea pe gheață vreme de o oră și jumătate ; nu izbutea să apuce bila cu dinții și o zvîrlea cînd cu labele, cînd cu botul. Toți se tăvăleau de ris privindu-l cum se zbenguia.

Locatarii punții inferioare îi descoperiseră încă un talent lui Jerry. Ei căutau să mă încredințeze că acest ciine avea o admirabilă ureche muzicală. Pentru a întări cele spuse, Șarîpov lua chitara și atingea coardele. Jerry reacționa și începea să se tînguie cu glas gros și răgușit. La fel de prompt reacționa la acordurile de pian. Concertele date de Jerry se bucurau de mare succes pe puntea inferioară.

Mică, cu picioarele strimbe, semănînd puțin cu un baset, Ldinka, nu avea nici o trăsătură comună cu Jerry. Capul ei pleșuv și slab cu ochii căprui, uimitor de șireți, era întruchiparea vicleniei. Cline slab și bolnăvicios, Ldinka se străduia să trăiască la bordul navei cheltuind cît mai puține forțe și energie. Era cea mai fățișă lingușitoare. Cînd cerșea o bucățică bună, Ldinka era în stare să se trîntească pe pîntece dînd din coadă. Cînd oamenii o întăritau și o ciupeau, ea nu se împotrivea și continua să dea din coadă. Doar atunci cînd nu mai putea de loc să îndure îl apuca tăcută cu dinții pe cel ce o chinuia.

Acestei cățele viclene nu-i plăcea să plece în excursii îndepărtate pe gheață. Se simțea mult mai bine pe divanul moale din careul ofițerilor decît în zăpada din preajma colibei de gheață. În clipe de grea încercare însă Ldinka nu-și pierdea cumpătul.

O dată am urmărit-o timp de o jumătate de oră cum încerca să se urce la bord. Pasarella era ridicată cu un metru și jumătate deasupra gheții. La început, zărindu-mă, Ldinka încercă să recurgă la un șiretlic și să mă înduioșeze pentru soarta ei: blana i se ridică pe neașteptate vilvoi, începu să tremure și să scheaune.

M-am dat atunci mai la o parte, prefăcîndu-mă că n-o văd și ea-și curmă pe dată scheunatul și tremurul. Blana i se netezi și începu să alerge cu un aer aferat încolo și înapoi pe lingă pasarelă; văzînd că nu-i sare nimeni în ajutor hotărî să se cațere singură la bord.

O luă la goană ca să-și facă vînt și apoi făcu un salt, dar nu ajunse pînă la pasarelă și se prăbuși pe gheață. Încă un salt, încă unul... În cele din urmă izbuti, oarecum, să se agațe de palierul inferior al pasarelei și mișcîndu-și repede lăbuțele alergă pe punte îndreptîndu-se drept spre careul ofițerilor.

Poznele și aventurile patrupedelor noastre ne înveseleau pe toți. Voi aminti aici de una dintre acele întîmplări mărunte, dar hazlii, care înfrumusețau viața noastră monotonă. Este o poveste despre felul cum Jerry și Ldinka i-au răpit lui Alferov laurii de cercetător științific.

Oricît ne străduiam să încălzim careul ofițerilor, pe pereții lui se iveau din cînd în cînd chiciură. Aceasta se îngrămădea în cantități mai mari pe capetele a două buloane care stră-

pungeau căptușeala de lemn a pereților. Cu timpul s-au format pe capetele acestea niște excrescențe bizare de cristale de gheață. Cu cît „afară” gerul era mai mare, cu atît cristalele acestea deveneau mai voluminoase. Și, dimpotrivă, cînd temperatura aerului de afară se urca, capetele buloanelor se topeau.

Al treilea mecanic al nostru, om mult prea așezat și gînditor pentru vîrsta lui, ținea de multă vreme în observație buloanele acestea. În sfîrșit, declară pe un ton sentențios și categoric :

— Nu înțeleg de ce trebuie să ne mai ducem pe ger pînă la ghereta meteorologică, cînd putem căpăta toate datele pentru buletin chiar aici, în careul ofițerilor !...

El elaboră un întreg sistem de observații asupra buloanelor, căutînd să demonstreze că se putea determina cu ajutorul lor nu numai temperatura aerului de afară, ci chiar și forța și direcția vîntului. Buloanele au fost poreclite „Aparatul științific universal «eschimos» al lui Alferov”. Al treilea mecanic și-a examinat timp de cîteva săptămîni buloanele, încercînd să prezică vremea. Uneori presupunerile lui coincideau cu datele furnizate de aparate și atunci declara cu mîndrie :

— Vedeți, aparatul meu nu greșește niciodată !...

În clipa hotărîtoare însă, cînd unii erau gata să-i recunoască celui de-al treilea mecanic talentul de sinoptician prezicător s-a petrecut un fapt neprevăzut. Jerry și Ldinka s-au îndopat cu scrumbie prăjită și noaptea li s-a făcut deodată sete. N-au găsit apă și... „aparatul științific universal” a căzut victimă limbilor lor aspre ca o răzătoare. Ciinii linseră buloanele pînă cînd le făcură lucioase și toată gheața de pe ele dispăru. A doua zi dimineăța, bietul Alferov a fost zguduit de pierderea neașteptată. Era însă prea tîrziu ca să mai poată întreprinde ceva și buloanele și-au recăpătat pentru multă vreme forma lor prozaică.

...Așa ne duceam traiul pe nava înghețată și afumată toată, în mijlocul poeticului peisaj polar, cufundați în treburile noastre de toate zilele. Tragediile furtunilor de pe gheață se împleteau cu mici aventuri umoristice, iar observațiile știin-

țifice, deosebit de importante, alternau cu evenimente neînsemnate pe care, în condiții obișnuite, nu le-ar fi luat nimeni în seamă.

Pentru noi însă, care eram rupți de restul lumii, nimic nu era de importanță secundară, nimic nu era neînsemnat: orice întâmplare provoca o discuție furtunoasă atât pe puntea inferioară cît și în careul ofițerilor. Treceau săp-

tămîni, treceau luni și oamenii tot nu uitau cum stricase bucătarul nostru pînea în cuptor, sau cum Buinițki și Gamankov se rătăciseră pe gheață în căutarea corturilor.





LA LATITUDINI
NEEEXPLORATE

AN NOU — NELINIȘTI NOI

COMSOMOLIȘTII noștri s-au apucat încă de la mijlocul lui decembrie să meșterească pomul de iarnă.

Darul cel mai de preț pentru echipajul nostru l-a pregătit însă Moscova: la 18 decembrie am primit o radiogramă fulger de la Direcția Generală a Căii Maritime de Nord:

„30 decembrie, Conducerea politică va organiza o convorbire radio cu voi membrii familiilor echipajului. Ordinea convorbirii: rudele voastre vor vorbi prin postul «Komintern». Veți răspunde telegrafic prin Dickson. Comunicați ora celei mai bune recepții a undelor postului de radio «Komintern» precum și legăturii sigure între «Sedov» și Dickson. Comunicați urgent prin radio pe cine personal dintre rude dorește să cheme fiecare membru al echipajului”.

Nu ne-am lăsat așteptați cu răspunsul. Lista celor invitați la microfon a fost expediată în aceeași zi pe calea eterului.

Toți eram cuprinși de bucurie; doar Buinițki era trist, fiindcă rudele lui locuiau în îndepărtata Cita. Nu se putea spera că vor izbuti să sosească la Moscova la data stabilită.



Au început să curgă telegramele de la rudele noastre :

„Plecăm la Moscova ca să vorbim cu tine...”

„Plec la Moscova, ascultă-mă la treizeci la radio...”

„Sint chemată la Moscova ca să vorbesc prin radio cu tine...”

Se pleca la Moscova din toate părțile : din Arhanghelsk, Murmansk, Odesa, Leningrad. Doar din Cita nu venea nici o telegramă.

În careul ofițerilor și pe puntea inferioară nu se vorbea despre altceva decât despre apropiata convorbire. Celelalte teme trecuseră pe planul al doilea.

— Gindește-te numai, spunea cu convingere Alferov, nevastă-mea și copiii au să se apropie de microfon și are să-i audă toată lumea. Toată lumea, nu-i așa ?...

Apoi mă întreba :

— Dumneata, comandante, ești un om umblat, ai navigat pe tot felul de mări. Cum e acolo, în Ceylon sau în Filipine, se aude bine „Kominternul” nostru ?

Răspundeam afirmativ și pe chipul mecanicului se așternea un zîmbet fericit.

În ultimile zile ale lunii decembrie mecanicii au avut foarte mult de lucru : pentru a feri rulmenții de rugină, ei roteau manual arborele elicei. În acest scop era folosit un mic dispozitiv manual, prevăzut cu un sistem întreg de roți dințate. Nu era chiar atât de greu să învîrți manivela mașinii, dar procesul acesta lent este enervant și obositor : într-o zi de muncă îndirjită izbutești să întorci arborele doar cu un sfert de rotație.

Și ceilalți membri ai echipajului aveau mult de lucru. Butorin și Gamankov se apucaseră pentru a treia oară să împletească un cablu pentru efectuarea măsurărilor la mare adâncime ; sonda făcută de ei se rupsesse deja în două rînduri și rămăsese la fundul oceanului. Buinițki analiza observațiile magnetice și nu dormea mai mult de patru ore din 24. Andrei Gheorghievici și ajutoarele sale efectuau o stație hidrologică după alta. Megher se agita în bucătărie, pregătindu-se pentru banchetul de Anul nou.

Într-un cuvînt, eram cu toții ocupați, cum se spune, pînă peste cap. Și cu toate acestea, de astă dată ni se părea că vremea se scurge foarte încet.

În sfîrșit, sosi și mult așteptata zi de 30 decembrie. Cu o jumătate de oră înainte de începerea convorbirii prin radio,

contrar obiceiului, toți se răspîndiră prin cabinele lor. De astă dată fiecare hotărîse să asculte radioul de unul singur, dorind să-și creeze iluzia unei convorbiri intime cu rudele sale și să fie, măcar în gînd, între patru ochi cu oamenii dragi.

Mi-am tras difuzorul mai aproape de pat, m-am întins pe el și am închis ochii...

La orele 19 și 30 de minute a răsunat din difuzor apelul cunoscut al crainicului: „Atențiune, atențiune, vorbește Moscova...” A urmat cuvîntarea poetului Gusev, cuvintele pline de căldură ale Eroului Uniunii Sovietice Mazuruk și deodată un glas emoționat de femeie a rostit:

„Dragul, scumpul meu Kosteia!...”

Am tresărit. Doar cuvintele acestea îmi erau adresate mie, numai mie, dintre milioanele de ascultători care ședeau acum în fața aparatelor de radio! Radioul alterase glasul și eram foarte necăjit că nu l-am recunoscut pe dată.

Se simțea că Olea se pregătise îndelung pentru cuvîntul ce avea să-l rostească la radio. Se simțea că vrea să mă încurajeze și să mă susțină. Îmi spunea că îndeplinesc o sarcină de onoare, că o bucură desfășurarea cu succes a observațiilor noastre științifice, că întreaga Uniune Sovietică urmărește cu luare aminte deriva lui „Sedov”. Mi-era oarecum necaz că nu vorbea despre sine, dar totodată mă copleșea un simțămînt bun și cald: aceasta era prietenia adevărată. Nici ei nu-i era ușor acum și totuși găsea cuvinte fierbinți, convingătoare, ca să mă susțină și să mă liniștească...

Mult timp după ce ne-am revăzut pe continent, Olea mi-a istorisit că după ce se retrăsese din fața microfonului se prăbușise pe un scaun izbucnind în hohote de plîns; cineva îi turnase repede pe gură o lingură cu picături de valeriană nediluate care îi fripseseră atît de rău gura încît a tușit în tot cursul serii.

Am rîs cu poftă amîndoi de această întîmplare, dar atunci nu ne ardea de rîs nici mie, nici ei.

„La revedere, dragul meu Kosteia!...” se auzi în megafon și glasul crainicului rosti: „Dmitri Grigorievici Trofimov! Ascultați, dăm cuvîntul soției dumneavoastră...”

Acum îi venise rîndul să se emoționeze și să-l treacă fiorii pe organizatorul nostru de partid...

Da, făcusem foarte bine, hotărînd să ascultăm răzlețiți această emisiune radiofonică. Am fi fost foarte stinjenți să încercăm în toată plinătatea lui acest minunat simțămînt de apropiere cu cei dragi pe care nu-i văzusem de atîta timp.

Crainicul anunța mereu :

„La aparat Sofia Grigorievna, mama primului ofițer, tovarășul Efremov”.

Îl aud pe Andrei Gheorghievici dincolo de subțirele perete despărțitor tușind fisticit ; îmi spune încetișor :

— Ea a sosit de la Rostov...

Iar în difuzor răsună un glas duios, puțin răgușit :

— Eu sînt, Andriușa... Vorbește mama ta... Ei, cum o duci ?... E adevărat că la voi e foarte frig ?...”

Pe navă nu i se spune primului ofițer Andriușa. Numele acesta sună neobișnuit, aplicat fiind acestui marinar bărbos. Pentru mamele noastre însă rămînem mereu copii...

Emisiunea se apropie de sfîrșit. Au vorbit toți, cu excepția rudelor lui Buinițki. Așadar, n-au mai apucat să sosească la Moscova.

Cita e doar atît de departe... Și cu toate acestea, mare păcat că Viktor al nostru este lipsit de o asemenea mare bucurie.

Mă ridic de pe pat. Vreau să mă duc la Buinițki, ca să-l îmbărbătez. În clipa aceasta, crainicul rostește pe neașteptate :

„Viktor Harlampievici ! Mama și sora dumneavoastră n-au putut să vină la Moscova...”

Mi-a trecut prin minte :

„Bine că măcar i-o spun. Omul va ști cel puțin că n-au uitat de el...”

Dar crainicul continuă.

„...de aceea vor vorbi cu dumneavoastră din Cita. Atențiune ! Dăm legătura cu Cita...”

Asta-i într-adevăr strașnic !

Din difuzor se auzeau deja sfîrșituri, pîrîituri. Peste puțin, din acest amestec de sunete care îmbîcseau eterul se desluși un glas gros, puțin înăbușit, dar limpede rostind : „Alo ! alo ! Vorbește Cita... Vorbește Cita...”

Undele hertziene¹ parcurgeau o cale lungă și anevoioasă. Ele veneau de la zeci de mii de kilometri : mai întîi

¹ Unde electromagnetice care au frecvența cuprinsă între circa 30 000 și circa 150 KHz ; sînt folosite în transmisiile radiofonice — N.R.

de la Cita la Moscova și apoi amplificate de mai multe ori de puternicele agregate ale postului de radio „Komintern” se repezeau spre noi, spre Arctica, spre spărgătorul de gheață „Gheorghi Sedov”.

„Atențiune, atențiune... Ascultați-ne, Viktor Harlampievici Buinițki... Acum vor vorbi cu dumneavoastră mama și sora dumneavoastră...”

După o clipă ajunseră pînă la noi glasurile rudelor lui Buinițki. Cu toată depărtarea extremă se auzeau admirabil.

Convorbirea s-a terminat. Începe marele concert festiv, dar acum nu ne arde de el. Toți își părăsesc încăperile solitare și se îndreaptă spre careul ofițerilor. Are loc un însuflețit schimb de impresii, de parcă fiecare dintre noi ar fi izbutit să facă o vizită pe Marele Pămînt și să se vadă cu ai săi.

Aleksandr Aleksandrovici minuieste deja manipulatorul transmițînd răspunsul nostru rudelor. Un șir întreg de posturi de radio au prins în eter unda emisă de „Sedov”; după cincisprezece minute radiograma noastră este citită cu glas tare de crainicii „Kominternului”.

Ziua de 31 decembrie a fost la bord o zi obișnuită de lucru. Echipajul continua să efectueze aceeași muncă interminabilă: confecționa cablul de sondă pentru măsurările la mari adîncimi, desfăcînd cablurile de oțel în fire separate de sîrmă. Buinițki și Gamankov și-au petrecut cîteva ore pe gheață măsurîndu-i grosimea. Era o vreme posomorită și sufla un vînt rece de la est. Norii s-au împrăștiat doar pentru puțin timp și Buinițki a determinat coordonatele: întîmpinam Anul nou la paralela $84^{\circ}43',8$ și meridianul $129^{\circ}11'$, aproape în același punct în care am sărbătorit aniversarea Revoluției din Octombrie.

Această nesfîrșită batere a pasului pe loc începea să ne irite. De cîteva luni deja „Gheorghi Sedov” se învîrtea împreună cu ghețurile în preajma paralelei 85, între meridianul 123 și 132. Înaintării hotărîte și rapide spre nord, care ne bucurase atît de mult în primele zece zile ale lunii noiembrie, îi luase de mult locul o hoinăreală molatică, nesistematică.

La început, nava noastră descriind zigzaguri înaintase spre sud, apoi fusese purtată departe spre sud-est, după aceea am înaintat iar spre sud, apoi spre sud-vest și în cele din urmă spre nord-vest. Pe harta derivei se zăreau niște ocoluri

întortocheate, zigzaguri, opturi. Dacă am fi putut să îndreptăm toate aceste linii frunte făcînd din ele o singură linie, am fi constatat că în noiembrie nava derivase 114 mile, iar în decembrie 168 de mile. În realitate, aproape că nu ne mis-casem din loc.

Singurul lucru cu care ne puteam mîngîia era faptul că „Fram” al lui Nansen descrisese de cîteva ori în drumul său asemenea ocoluri bizare, după care fusese reluată înaintarea lui spre vest. Mîngîiere, ce este drept, slabă, dar ce să-i faci...

Totuși, aceste luni de iarnă nu s-au scurs zadarnic. Am izbutit să adunăm pentru știință numeroase date noi. În cele patru luni de cînd derivam singuri după plecarea lui „Ermak”, „Sadko” și „Malighin” am izbutit, cu toate condi-țiile extrem de grele, să efectuăm 98 de determinări astro-nomice, 17 observații magnetice și gravimetrice, două stații magnetice de cîte 24 h și 10 stații hidrologice. Încheiam, asadar, anul vechi cu sentimentul plăcut al datoriei împlinite.

Aproape de miezul nopții toate pregătirile au fost ter-minate. Ghetman și Șarîpov au adus cu băgare de seamă în careul ofițerilor pomul de iarnă confecționat de ei. Această operă firavă a fanteziei lor creatoare era o combinație com-plicată de bețe, nuiele luate de la mătură și șomoioage de vată vopsită. Bradul era împodobit cu lanțuri împletite din hîrtie colorată, pe el atîneau bomboane, stele făcute de mină și mărgele din staniol. Fire subțiri de vată de sticlă îi com-pletau gîteala luxoasă. Cînd radiotelegrafistii au aprins lumina electrică și becurile minuscule ascunse printre ra-muri au prins a lumina, bradul ni se înfățișă în toată măreția lui.

În jurul bradului au început să se agite bucătarul și plantonul; terminau ultimele pregătiri pentru banchetul grandios care, de cîteva zile, era obiectul discuțiilor pe puntea inferioară.

După cum am amintit, comandantul spărgătorului de gheață „Ermak” ne dăruise doi porci vii. Pe unul l-am tăiat și l-am mîncat încă în noiembrie, iar celălalt a trăit între punți aproape patru luni. Sub supravegherea ageră a lui Ghetman crescuse și se îngrășase.

Porcul acesta fusese păstrat pentru cina de revelion. Cu cîteva zile înainte de petrecere a fost în sfîrșit tăiat și bucătarul nostru a primit carne proaspătă. Și trebuie să-i

facem dreptate lui Mėgher : de astă dată nu ne-a înșelat. Pe masă se înfățișau privirilor plăcinte, fripturi, fel de fel de sosuri, — într-un cuvânt, aveai și la ce să te uiți și ce să măninci.

Aproape de miezul nopții toți membrii expediției s-au adunat în careul ofițerilor. Aleksandr Aleksandrovici a pus cu un aer solemn în funcțiune difuzorul și pînă la noi a ajuns vuietul îndepărtat al Pietii Roșii — tîrșitul pașilor domoli, claxoanele automobilelor, exclamații ale unor trecători. Apoi au răsunit în tăcere douăsprezece bătăi ale ornicului și acordurile „Internaționalei”.

A detunat un „ura” viguros și oamenii au pornit să se felicite unii pe alții cu prilejul sosirii Anului nou. Am pus mîna pe aparatul fotografic pe care-l pregătisem dinainte, i-am rugat pe toți să stea nemișcați pentru cîteva clipe în poziția în care se aflau și am fixat obiectivul. Andrei Gheorghievici apăsă pe obturator. Nu prea eram siguri că va ieși ceva din fotografierea aceasta, dar am stat răbdători pe locurile noastre cincisprezece secunde în cap. Fotografia a ieșit destul de bună, mai bună decît ne-am așteptat.

După ce fotografierea a luat sfîrșit am dat tribut artei lui Pavel Mėgher.

Ascultam concertul vesel de Anul nou transmis prin radio de la Moscova, și nici unul dintre noi nu-și dădea seama cum zbura vremea. De aceea, îmi este greu acum să spun la ce oră anume ne-a vizitat Moș Gerilă cu sacul încărcat cu daruri. Vizita lui a fost de mare efect. Mai întîi a răsunit o bătaie puternică în ușa. Era ceva neașteptat și misterios, căci de un an și jumătate nu mai bătea nimeni în ușa careului ofițerilor. Toți se întoarseră cu fața spre ușa. Ea se întredeschise și în prag apăru cineva cu o barbă lungă și căruntă, cu nasul roșu și cu un sac mare în spinare.

N-avea importanță că barba era făcută din fire vechi de cînepă și că tradiționala subă de zăpadă era înlocuită cu o haină din blană de ciine — era totuși un Moș Gerilă de toată frumusețea!

O clipă se făcu liniște în careul ofițerilor. Tăcerea fu însă tulburată pe dată de Ldinka și Jerry care se repeziră la musafir lătrînd furioși. Moș Gerilă nu-i luă în seamă pe ciini. Se apropie de brad, răsturnă sacul de pe umeri, îl dezlegă, își afundă amîndouă mîinile în interiorul lui și spuse pe neașteptate cu glas cunoscut :

— Vă rog să vă primiți darurile...

Abia acum băgarăm de seamă că din careul ofițerilor lipsea Bekasov. Cînd dispăruse oare ?

Moș Gerilă continuă cu glasul de bariton al lui Bekasov :

— Konstantin Sergheevici, primiți din partea tuturor redacțiilor din U.R.S.S. !

Scoase din sac un creion uriaș care semăna cu o bită în toată legea — aluzie transparentă la zeloasa mea activitate literară desfășurată în zilele din preajma sărbătorii și a cărei povară o resimțiseră radiotelegrafiștii : fuseseră nevoiți să șadă pe rînd ore întregi pentru a transmite voluminoasele telegrame adresate redacțiilor diferitelor ziare.

— Iar aceasta este pentru dumneavoastră, tovarășe organizator de partid, leacul cel mai bun împotriva reumatismului, continuă Moș Gerilă, înmîinîdu-i lui Trofimov o pereche nou-nouță de ciorapi de lînă.

— Lui Vsevolod Stepanovici, ca semn că i se vor înfăptui în viitor visurile... Mina dibace a lui Moș Gerilă scoase din sac o machetă de avion și i-o dădu lui Alferov. Al treilea mecanic al nostru mărturisise cîndva că vroise să se facă pilot.

Perspicacele Moș Gerilă nu nedreptăți pe nimeni : pregătise cite un dar pentru fiecare. După aceea își scoase barba, își lepădă haina de blană și, redevenind Bekasov, se așeză lîngă noi ca să petreacă.

Dé fapt, în noaptea aceasta atît el cît și Poleanski au fost nevoiți să se ridice mereu de la masă și să se ducă cu rîndul în stația de radiotelegrafie : din eter se răspîndea peste „Sedov” o ploaie întreagă de salutări de Anul nou. Ne felicitau călduros minerii din Donbas, studenții Institutului hidrografic, un grup de deputați ai Sovietului Suprem al R.S.S. Kazahe, echipajul navei „Rusanov”, un colectiv din golful Tihaiia, marinarii din Flota nordică și numeroși alții. În telegrama colectivă trimisă de rudele noastre, care se mai aflau încă la Moscova, scria :

„Sîntem invitați diseară la balul de Anul nou dat de Căminul cultural al uzinei de automobile, unde îi vom întîlni pe cei mai buni muncitori fruntași din capitală. În aceste zile am vizitat Muzeul Lenin, am fost la expoziția Stația în derivă «Poful Nord», la Muzeul Politehnic și la Muzeul de Arte Plastice. Am vizitat metroul. Am fost la Teatrul Mare și la Teatrul de Cameră. La 1 ianuarie plecăm pe la casele noastre. Vă felici-

tăm călduros pe toți cu prilejul Anului nou. Vă dorim din inimă să îndepliniți sarcina de onoare ce a fost încredințată admirabilului vostru colectiv”.

După ora 1 noaptea a început la bordul lui „Sedov” desfășurarea programului artistic. Dănuitorii și muzicanții noștri și-au demonstrat talentele în toată strălucirea lor. Pregătindu-se să execute tradiționalul său „dans”, doctorul și-a înfășurat capul cu un cearșaf, asemenea unui turban și s-a înarmat cu două cuțite înfășurate în foiță argintie de staniol rămasă de la pachetele de ciocolată. În aplauzele tulurora și în strigătele de „assa”, el porni cu mișcări line, aidoma unui muntean înăscut, să se învîrtă, descriind roto-coale armonioase prin strîmtul careu al ofițerilor.

Îi luară apoi locul Alferov și Șaripov. Ei executară un dans rusesc în acompaniamentul chitarei, la care cînta Tokarev. Veni, în sfîrșit, rîndul lui Ivan Ghetman, care hotărîse să-și demonstreze însușirile de atlet. El tirî din compartimentul căldărilor o bară grea și începu să se joace cu ea ca un adevărat campion la ridicarea greutăților. Fochistul nostru, umflîndu-se și gîfînd cînd arunca bara grea în sus, străduindu-se s-o țină cu brațele întinse, cînd o ridica încet, demonstrînd forța și soliditatea bicepsilor săi.

Cînd programul artistic se epuizase a fost așezat în mijlocul mesei patefonul și el ne-a distrat fără întrerupere pînă dimineața.

Noaptea de Anul nou pe care am petrecut-o a a de sărbătorește și de vesel ne-a mai rămas întipărită în minte și datorită altei împrejurări: în aceste ore barometrul a indicat presiunea cea mai ridicată din tot timpul derivei — 791,3 milimetri. Ne aflam chiar în centrul unui anticiclone și vînturile nu ne-au tulburat.

După îndelungatele și puternicele presiuni ale gheturilor, acest răgaz era cum nu se poate mai nimerit și carnicii notau în fiecare seară cu o bucurie vădită, în însemnările pentru jurnalul de bord, mereu aceeași frază scurtă:

„Nu s-au observat presiuni...”

Astfel s-au scurs cinci zile. Nici o idilă însă nu este veșnică și în curînd vînturile se întepiră punînd gheturile în mișcare.

La sfârșitul zilei de 5 ianuarie au și început să apară unele neajunsuri care ne-au silit să ne reînnoim cu cea mai mare atenție observarea situației de pe gheață.

Era o zi bîntuită de vânturi și luminată de lună. Vîntul de forță 6 (10,8—13,8 m/s) care sufla de la nord-est stirnea zăpada acoperind linia orizontului. Termometrul indica — 30°C. Cu tot frigul și vîntul care sufla, Andrei Gheorghievici cu ajutoarele sale, se agita de dimineată în coliba hidrologică, efectuînd stația de mare adîncime nr. 8.

Pe la ora 16 s-a auzit un trosnet și gheața a plesnit la o depărtare de vreo 20 m în prova navei ; s-a format o crăpătură nesfîrșit de lungă avînd direcția nord-sud. Crăpătura a început să se lățească destul de repede și după o jumătate de oră ajunsese să aibă 100 cm. La lumina lunii se putea desluși bine această cicatrice neagră care spintecase pe neașteptate deșertul alb.

Crăpătura aceasta nu prezenta un pericol în sine. Tot timpul cît a durat deriva am avut prilejul să vedem destule fenomene. Mult mai rău era faptul că de data asta crăpătura se apropiase de corturile în care se aflau rezervele noastre. Se zărea dunga neagră a apei la vreo opt metri spre est de stația noastră mare din pînză de cort.

Au fost sculați din somn Gamankov și Șarîpov, care se odihneau după munca de noapte. Ei au plecat spre corturi ca să verifice starea gheții.

Pe la ora 20 au revenit, informîndu-ne că deocamdată totul este în perfectă ordine ; sub corturi gheața se menținea tare, iar în canal se formase pe dată gheață tină. Puteam să presupunem că gerul de — 30° va cîrpi destul de repede rup-tura. Am dat, totuși, dispoziții cartnicilor să-și intensifice observațiile, deoarece pesemne crăpătura nu se ivise întîmplător.

Noaptea se scurse relativ liniștit. Gerul se întetea. Termometrele cu mercur fuseseră scoase din uz și acum măsuram temperatura, doar cu termometre cu alcool. Coloanele albastrii ale alcoolului colorat coborau mereu.

Era greu de respirat. Aerul dens și rece irita plămîinii. Părțile lemnoase ale navei trosneau fără încetare, plesnind din pricina gerului cu pocnete seci și stridente care semănau cu niște împușcături.

Pe la orele 4 dimineța, s-a format în locul canalului un ochi de apă larg de aproximativ 20 m, de la care a pornit o nouă crăpătură spre est sud-est.

Dimineăta, Ghetman a încercat să se ducă pînă la aparatul pentru măsurarea precipitațiilor, dar a fost nevoit să se întoarcă, deoarece un ochi de apă îi bara drumul.

În noaptea spre 7 ianuarie ($84^{\circ}40',0$ latitudine nordică și $123^{\circ}36'$ longitudine estică), paralel cu ochiul de apă a apărut un nou canal care s-a transformat repede la rîndul lui într-un ochi de apă larg de 30—40 m. Apoi, paralel cu aceste două rupturi s-a întins o a treia. Din cînd în cînd ochiurile de apă se acopereau cu o gheață tinăra atît de tare încît suporta greutatea unui om. După aceea însă banchizele se apropiau și presau gheața tinăra, sau se depărtau și atunci luau naștere alte canale.

În seara zilei de 11 ianuarie, pe cînd ne aflam la $84^{\circ}37',5$ latitudine nordică și $122^{\circ}45'$ longitudine estică, termometrele au arătat cea mai joasă temperatură din toate cele înregistrate în decursul derivei: $-43,5^{\circ}\text{C}$. Norii de abur îngrămădiți deasupra ghețurilor se risipiră și canalele înghețară. A doua zi însă ochiul de apă, care se formase în ziua de 7 ianuarie, se lăți din nou ajungînd pînă la 50 m și în preajma navei se înălță iar un nor de abur des.

Aceste deplasări ale ghețurilor, neînsemnate ca proporții, dar care amenințau să aibă consecințe serioase, au continuat pînă la mijlocul lui ianuarie. Se impunea să le urmărim tot timpul cu cea mai mare atenție, fiindcă de data asta canalele se formaseră foarte aproape de rezervele noastre. N-ăș putea spune că aceste observații procurau multă satisfacție. Nici chiar veșmintele din blană de ren nu ne fereau de gerul de -40°C . Toate aceste greutăți erau însă fleacuri în comparație cu ceea ce ne-a fost hărăzit să îndurăm în ziua geroasă, bîntuită de vînturi, din 16 ianuarie.

Am descris în nenumărate rînduri presiunile ghețurilor. Pentru a evita repetarea, voi relata de astă dată numai faptele pe care le reproduc după jurnalul de bord :

„16 ianuarie. $84^{\circ}46',3$ latitudine nordică, $124^{\circ}16'$ longitudine estică.

Ora 1 și 15 min. A început presiunea gheții tinere în ochiul de apă la prova babord, care s-a format în seara zilei de 12 ianuarie.

Ora 1 și 30 min. A apărut o crăpătură în gheață travers babord, îndreptată spre vest nord-vest la o depărtare de circa 200—250 m de navă. Este așezată perpendicular pe ochiul de apă format mai înainte și în care se produce presiunea. Au fost trimiși pe gheață șeful de echipaj

Butorin și marinarul Gamankov pentru a cerceta situația rezervelor noastre.

Ora 1 și 55 min. Presiunea a încetat.

Orele 2 și 30 min. Oamenii s-au întors de pe gheață și ne informează că nu pot ajunge pînă la corturi din cauza canalelor, care s-au format din nou la o depărtare de 80 m de corturi, cu direcția aproximativă de la vest nord-vest la est sud-est, unindu-se cu vechiul ochi de apă în care are loc presiunea gheții. În regiunea în care se află rezervele nu se observă presiuni ale gheții.

Ora 11 și 30 min. Marinarul Gamankov și motoristul Șaripov s-au dus pe gheață să aducă găleata pentru colectarea precipitațiilor.

Orele 12. Împușcături care răsună pe gheață din direcția rezervelor ne dau semnalul că se cere ajutor.

Orele 12 și 10 min. Au fost trimiși pe gheață fochistul Ghetman și mecanicul Alferov.

Orele 12 și 20 min. Primul ofițer Efremov, radiotelegrafistul Bekasov, motoristul Nedzvetki și hidrograful Buiniți au plecat în ajutor în direcția rezervelor.

Orele 12 și 30 min. Ajungînd la rezerve au descoperit că, în timpul presiunii, gheața s-a năpustit peste cortul de rezerve de alimente și echipament. Cortul a fost sfîșiat și o parte din lăzi strivite.

Gamankov și Șaripov care fuseseră trimiși mai înainte au apucat să desfacă cortul și să îndepărteze o parte din rezervele pe care gheața le amenința cu distrugerea. Cei sosiți ulterior îndepărtează restul rezervei din calea gheții care înaintează.

Orele 12 și 50 min. A sosit în ajutor restul echipajului. Pe navă au rămas doar comandantul, radiotelegrafistul șef și medicul.

Cercetîndu-se starea în care se găsește combustibilul se constată că gheața s-a apropiat de butoaie și a început să formeze creste de gheață peste ele. Am început să mutăm butoalele cu carburanți din fața unei mobile de gheață care înaintează. Spargem gheața cu rîngile, cu tirnăcoapele și slobozim butoalele din strînsura lor.

Orele 13 și 30 min. Rezervele din cort au fost salvate.

Orele 14. Sub greutatea unei creste de gheață a plesnit și a început să se lase în jos marginea gheții pe care au mai rămas cinci butoaie cu carburanți...

Presiunea încetează din cînd în cînd, iar alteori se intensifică atît de tare încît sîntem nevoiți să ne curmăm vremelnic lucrul, deoarece se prăbușesc banchize groase de 80 cm și munca lingă movila cea mare pune viața oamenilor în primejdie.

Orele 15. Au mai fost scoase de sub gheață încă două butoaie. Nu avem putința să le recuperăm și pe celelalte trei, deoarece sînt cufundate

pe două treimi în apă împreună cu banchiza pe care se află și care se scufundă. Procesul de formare a creștelor de gheață, proces care se intensifică, prezintă un pericol mult prea mare pentru a se putea lucra între ghețurile supuse acestui proces; sloiuri mari de gheață se îngrămădesc peste butoaie și sintem nevoiți să le părăsim pînă vor înceta presiunile.

Pe locul unde am lăsat butoaiele a fost înfipt un jalon. Creasta de gheață este înaltă de 3 m.

Am început să cărăm rezerva de alimente și de echipament într-un loc care oferă mai multă siguranță, aflat la o depărtare de 40 m de creasta de gheață.

Orele 15 și 35 min. Rezerva a fost transportată și acoperită cu pînă de vele

În timpul presiunii a fost strivită o ladă cu scule, primuse, lampa de gătit cu petrol și altele. O parte din scule au fost sfărîmate, fapt care a fost consemnat într-un proces-verbal. Presiunea gheții a încetat. Echipajul a fost lăsat să se ducă la masă.

Începînd de la orele 16 se observă din cînd în cînd presiuni ale gheții la prova navei, la o depărtare de 10—15 m.

Orele 18. Echipajul a fost trimis iar pe gheață pentru a efectua o muncă de șoc la rezerve. Butoaiele cu combustibil au fost transportate la o depărtare de aproximativ 50 m. Cele trei butoaie rămase lîngă creasta de gheață n-au putut fi recuperate, deoarece pe gheața pe care se află a țîșnit apa. Am înfipt un al doilea jalon pe o creastă de gheață și am lăsat butoaiele pînă va îngheța apa.

Orele 20 și 30 min. Lucrările au fost terminate. S-au format noi canale la nord-est de navă.

Suflă de la sud-vest un vînt de forța 5 (8—10,7 m/s). Temperatura aerului — 24°C°.

Oamenii s-au istovit muncînd în această zi și au riscat mult. Nu exagerez spunînd că în încheștarea necruțătoare cu movila de gheață care înainta au fost nevoiți, nu o dată, să-și riște viața.

Cînd însă i-am chemat a doua zi dimineața și le-am spus că trebuiau salvate butoaiele cu carburanți îngropate sub gheață, nici unul nu a obiectat și nu a cerut să fie scutit de a participa la această muncă.

Aveau loc aproape continuu presiuni ale ghețurilor. Scoțînd gemete și mormăituri surde ele fărîmîtau terenul pe care se aflau rezervele noastre. În dimineața zilei de 17 ianuarie, movila de gheață s-a apropiat pînă la o distanță de 17 m de noul depozit de alimente. După aceea a mai înaintat cu 7 m.

Eram nevoiți să reluăm toată munca de la capăt. Acum rezervele erau transportate în mijlocul banchizei vecine, la o depărtare de 60 m de movila de gheață.

Încercările făcute de a scoate butoaiele cu carburanți de sub gheață, care s-au prelungit câteva ore, n-au fost nici de astă dată încununate de succes. Creasta de gheață uriașă încă nu se domolise. Se zbuciuma și se frământa, de parc-ar fi fost zguduită de un cutremur de pământ. Jaloanele pe care le așezasem în ajun erau frînte și peste ele erau învălmășite gheturi. Însuși creasta de gheață își schimba continuu forma. De sub banchize se prelingea apa. Era riscant chiar să te apropii de creasta de gheață.

Totuși, trebuia să punem mîna pe aceste trei butoaie cu carburanți. Ele reprezentau doar a zecea parte din toate rezervele noastre și noi care trămuiam fiecare picătură de carburant ! Puteam oare să ne împăcăm cu pierderea unei asemenea bogății ? Așadar, la 18 ianuarie în zori munca a fost reluată.

De astă dată atacul împotriva crestei de gheață a fost organizat metodic. Hotărisem să o dizlocăm. Am pregătit torțe, am ascuțit răngile, am confecționat niște sonde lungi de metal, căutam butoaiele pe sub apă.

Aveam experiență în materie de îndepărtarea crestelor de gheață : cînd am construit aerodromurile am venit de hac la numeroase movile de gheață. De aceea, cu toate că era un ger de -30°C și sufla vîntul, treaba a mers destul de repede. La ora 8 dimineața creasta de gheață a fost sfărîmată și împrăștiată pe o suprafață de 50—70 m. Dar abia la ora 17 a zilei următoare căutarea butoaielor a fost încununată de succes. Ele se aflau într-o adîncitură de 2 m la marginea banchizei care stătea înclinată și se lăsase în jos sub greutatea crestei de gheață. Dacă am fi întirziat încă puțin, butoaiele noastre ar fi nimerit sub gheață, de unde ar fi fost cu neputință să le mai scoatem. Oamenii noștri le-au menținut însă în suspensie cu sondele lungi metalice, le-am împins și ele s-au ridicat greoi la suprafață în strigătele entuziaste ale oamenilor uzi pînă la piele și degerați.

Cînd reveni la bord, Andrei Gheorghievici notă cu precizie în jurnalul de bord :

„19 ianuarie 1939, orele 17 și 45 minute. $85^{\circ}00',0$ latitudine nordică, $126^{\circ}17'$ longitudine estică. Toate butoaiele care mai rămăseseră : unul cu petrol, unul cu benzină și altul cu țiței, au fost recuperate și depozitate

împreună cu restul rezervei de combustibil... La examinarea lor s-au constatat deteriorări cu totul neînsemnate. Temperatura — 35°C”.

Traversam pentru a doua oară mult dorita paralelă 85.

Acest eveniment i-a bucurat pe toți. Dar triumful general a fost umbrit de un fapt foarte serios. Andrei Gheorghievici, care în toate aceste zile își făcuse curaj, acum, când munca de șoc luase sfârșit a cedat dintr-o dată și s-a tras la față. Munca de șoc — destul de grea — i-a răpus sănătatea pe care i-o subminaseră alarmele din agitata noapte de iarnă.

Doctorul l-a consultat cu atenție și a prezentat următorul raport :

„Avînd în vedere capacitatea redusă de lucru legată de neurastenie, de nevroza inimii și de starea generală a sănătății, ofițerul de punte șef Efremov A. G. trebuie să fie scutit de munci fizice ; este de asemenea necesar să i se reducă programul de lucru pînă la patru ore în 24 h, timp de două săptămîni. Se impune tratamentul ambulatoriu pînă la aplicarea celui sanatorial...”

După o oră, în careul ofițerilor era afișat ordinul nr. 3, prin care Andrei Gheorghievici era scutit de orice fel de muncă fizică, precum și de obligația de a face de cart și de planton. Lucrul acesta nu era chiar atît de greu de îndeplinit, deoarece fiecare se oferea bucuros să-l înlocuiască pe tovarășul bolnav. Mai complicată era treaba cu tratamentul ambulatoriu. Rezervele de preparate medicale de care dispunea medicul nu erau bogate și chiar ambulatoriul — care de fapt nu era altceva decît cabina medicului — nu putea fi numit convențional tratament terapeutic.

Cu toate acestea, Aleksandr Petrovici Sobolevski a făcut rost din farmacia lui de niște prafuri și picături. Știind că primului ofițer nu-i plăcea să se doftoricească, doctorul îl îngrijea ca pe un copil mic. Pentru ca recalcitrantul pacient să nu zvîrle medicamentele în găleata cu lături, îl chema în fiecare seară după cină la el și Andrei Gheorghievici era nevoit să înghită prafurile sub supravegherea vigilentă a medicului.

Primul ofițer se simțea foarte stinjenit și nelalocul lui în situația de bolnav. Rușinîndu-se căuta tot timpul să dovedească că nu-l durea nimic și la tot pasul îl surprindeam

îndeletnicindu-se cu treburi care nu-i erau îngăduite. Îl opream pe „delicventul” care-mi călca ordinul și-i ceream pe un ton categoric să se supună disciplinei de bord.

Ghețurile continuau să se agite. Gerul nu slăbea. Ne străduiam cu toții, în măsura posibilităților, să ne continuăm munca obișnuită. La 21 ianuarie, aflându-ne la $85^{\circ}06',8$ latitudine nordică și $125^{\circ}31'$ longitudine estică am efectuat stația hidrologică curentă. În opt ore de muncă îndirjită și grea au fost luate 16 probe de apă de la adâncimi pînă la 2000 m.

A doua zi, fără a ține seama de gerul de -30°C , Buinițki și Gamankov s-au dus să efectueze observații magnetice. Au fost nevoiți să treacă spre coliba lor de gheață peste banchize agitate — încă de la miezul nopții au început deplasări ale ghețurilor și s-au format canale noi. Dar în ziua aceea cerul s-a înseninat, stelele au început să strălucească și Buinițki n-a vrut să nu folosească această vreme prielnică pentru observații.

Pentru orice eventualitate am instituit o observare atentă a gheții. Am ordonat mecanicilor să pregătească motorul de rezervă și proiectorul pentru a lumina, în caz de nevoie gheața și a indica drumul lui Buinițki și Gamankov. Luarea acestei măsuri de prevedere nu s-a dovedit de prisos.

În toiul muncii, pe cînd Buinițki era ocupat cu calculele curente, a auzit deodată un bubuit care semăna cu o lovitură de tun. După cum ne-a istorisit mai tîrziu, i s-a părut că se prăbușește acoperișul colibei de gheață și a ridicat instinctiv brațele. Dar acoperișul era intact. Convingîndu-se că magnetometrul nu era amenințat de o primejdie iminentă, Buinițki a sărit afară din colibă. Alături, chiar la cîțiva pași, se deschisese un canal proaspăt de mari dimensiuni.

Cîteva asemenea canale despărțeau nava de terenul de gheață unde se afla coliba. Acum, de pe puntea navei se vedea deslușit cum se mișcă ghețurile care fuseseră zgîndărite. Am dat comanda :

— Chemați oamenii ! Aprindeți proiectorul !

Cartnicul apucă felinarul „liliac” care se afla pe punte și începu să-l agite în aer, semnalizîndu-i lui Buinițki și Gamankov. Șaripov și Nedzvetki au pus repede în funcțiune micul motor „Cervonnii Dvigun” care a început să duduie

voios scoțind rotocoale de fum. Dinamul a început să zumzăie. Raza lungă și albastră a proiecteurului se așternu pe gheață. Căutînd mai întîi la dreapta și apoi la stînga, raza dibui pe întinderea albă a zăpezii două minuscule puncte negre. Ele înaintau încet spre navă, cînd oprindu-se, cînd întorcîndu-se înapoi, cînd luînd-o iar înainte.

Lumina proiecteurului îi ajuta pe Buinițki și pe Gamankov să-și caute un drum printre crăpături și ochiuri de apă. Lumina aceasta era cu atît mai oportună, cu cît o rafală puternică de vînt stinsese felinarul de mină pe care-l purta Buinițki. Cea mai mare parte a drumului fusese străbătută, cînd tovarășii noștri au dat de o piedică neașteptată.

În fața lor se afla un canal larg, plin cu sloiuri mărunte de gheață, pe care gerul le prinsese foarte ușor. Prin apropiere nu se aflau mijloace sigure de transbordare, iar în urma lor ghețurile trosneau și plesneau.

Trebuiau să riște.

Gamankov păși cel dintîi pe pojghița firavă întinsă peste abisul oceanului. Izbuti să alerge repede spre marginea opusă a ochiului de apă, înainte ca sloiurile de gheață să se desfacă.

Buinițki însă a avut mai puțin noroc. Era încărcat cu poveri grele : pe umeri îi atîrnau două lădițe cu baterii uscate și carabina. Într-o mină ținea felinarul stins și în cealaltă cronometrul. Evita să facă mișcări bruște ca să nu zdruncine aparatul acesta delicat.

Cînd a călcat pe un sloi firav de gheață magnetologul a simțit că gheața se afundă undeva în adîncime și sub picioare îi țîșnește apa. Zvîrlind într-o parte felinarul, Buinițki se lungi cu tot trupul pe sloiurile de gheață sfărîmate care pluteau pentru a reduce presiunea. Ținînd în mîna întinsă prețiosul cronometru, Viktor Harlampievici se apucă cu cealaltă mină de marginea sloiului și izbuti să se mențină. Gamankov îi sări în ajutor și-i luă din mîini cronometrul, apoi începu să-l tragă și pe el spre gheața solidă.

Îi urmăream emoționați. Întîmplarea se petrecuse atît de repede, încît cu toată dorința noastră n-am fi izbutit să ajungem la timp pînă la canalul cu pricina.

Din fericire, totul s-a sfîrșit cu bine. Gamankov l-a ajutat pe Buinițki să iasă din capcană și după o jumătate de oră amîndoi se aflau deja la bord. Se străduiau să se îmbărbăteze unul pe altul și să glumească fiecare pe socoteala celuilalt,

dar se vedea pe chipurile lor că întimplarea aceasta le solicitase o încordare extremă a nervilor.

În toiul grijilor nici n-am observat cum s-a apropiat o dată însemnată pentru noi — ziua de 23 ianuarie: se împlineau 15 luni de cînd „Sedov” se afla în derivă. În această zi ne aflam deja la $85^{\circ}11',6$ latitudine nordică și $124^{\circ}05'$ longitudine estică, — ghețurile ne purtau tot mai repede și mereu mai repede spre vest. Data jubiliară a fost sărbătorită la bord... doar prin baia obișnuită a echipajului, oamenii căpătaseră mult așteptata zi de odihnă.

Tirziu, după miezul nopții, mi-am deschis jurnalul personal. De multe zile nu izbutisem să-l iau în mîini, din pricina nesfîrșitelor alarme și munci de șoc. De astă dată am tras cu o mișcare hotărîtă spre mine caietul jerpelit, am adunat foile cu diferite calcule răspîndite peste tot și am început să scriu.

Iată ce am notat în jurnal pe data de 24 ianuarie 1939:

„Astăzi este a noua zi de cînd la orizont se arată, pe la amiază, o geană îngustă și palidă de lumină. Sînt razele soarelui încă îndepărtat care ne vizitează aici, dincolo de paralela 85, reflectîndu-se din păturile superioare ale atmosferei. În prima jumătate a lunii martie, străpungînd picla, ele vor birui, în sfîrșit, noaptea polară și vor străluci cu mii de diamante pe suprafața albă ca zăpada a deșertului de gheață.

Apariția soarelui nu va fi numai o tradițională sărbătoare arctică, ci și ziua bilanțului celui de-al doilea iernat al nostru. Al doilea iernat este pe sfîrșite! Cît de ușor este să scrii aceste cîteva cuvinte și cît de greu este să exprimi acel ceva imens cuprins în ele!...

S-au împlinit exact 15 luni, din ziua cînd am început deriva. Dacă la acestea mai adăugăm lunile de navigație expediționară, rezultă că de un an și jumătate pribegim departe de patrie. Un an și jumătate!... Mi se pare însă că în acest răstimp, fiecare dintre noi s-a maturizat cu zece ani. Cîte încercări am suportat, cită experiență am dobîndit! Și, mă rog, experiența cea mai prețioasă o constituie practica observațiilor noastre științifice, practica luptei împotriva ghețurilor în condițiile nopților arctice.

În primul rînd, în lunile de iarnă s-au produs deplasările cele mai intense ale ghețurilor. În timpul verii ne-au lăsat răgaz să răsufilăm. Acum însă aceste deplasări ne hărțuiesc aproape în fiecare zi și în fiecare oră. Începînd de la 15 septembrie am numărat 63 de zile în care ghețurile au format

creste de gheață în imediata apropiere a navei. Este înfînt mai greu să ferești nava de primejdiile legate de deplasările gheții în beznă și pe ger, fie mai mult încă pe viscol, decît ziua. În timpul nopții polare nu-i ușor să supraveghezi starea rezervelor pregătite pentru eventualitatea unui pericol iminent care sînt depozitate pe gheață.

În al doilea rînd, bezna, gerul și viscolul îngreuiază considerabil observațiile științifice.

Chiar azi dimineață am calculat împreună cu Andrei Gheorghievici și cu Viktor Harlampievici unele rezultate ale activității noastre și mărturisesc sincer că singuri ne-am mirat de cifrele pe care le-am căpătat. Fără a face paradă de o modestie ne la locul ei, se poate spune că în decursul acestei ierni atît de bogată în alarme am realizat maximum din ceea ce se putea realiza.

De pe acum ne-am format o opinie proprie, fundamentată pe practică, într-o serie întreagă de probleme ale științei arctice. Printre problemele științifice pe care le-a lămurit experiența noastră acumulată în cursul celui de al doilea iernat, se cuvine să menționăm în primul rînd observațiile asupra derivei navei noastre. Tocmai acum, cînd derivăm la latitudini mari, departe de țărmurile pămîntului, izbutim să studiem în toată plinătatea ei dependența ghețurilor de vînt. Această dependență nu este greu de analizat, cînd comparăm drumul făcut în derivă notat pe hartă cu tabelul direcțiilor și vitezelor vînturilor. Am izbutit, neîntîlnind seama de nici un fel de greutăți, să efectuăm observații astronomice în medie la fiecare 4,5 mile parcurse în derivă (iar în timp la fiecare 24,7 h); direcția și viteza vîntului au fost măsurate de 12 ori în 24 h. De aceea, analizînd datele culese de noi, tragem concluzia că este exclusă orice posibilitate de a comite greșeli grosolane.

Observațiile noastre au demonstrat deja destul de clar că trebuie să excludem ideea că factorul esențial care influențează asupra derivei ghețurilor ar fi, cel puțin în regiunea în care ne aflăm, curentul care se presupunea că trece prin Bazinul Arctic de la est la vest.

Chiar dacă există un asemenea curent, el este atît de puțin accentuat, încît nu este cazul să-l luăm drept un factor serios. În acest interval am izbutit doar o singură dată să observăm, în timp ce sufla un vînt de forța 1 (0—0,2 m/s), o înaintare a ghețurilor cu 0,4 mile în 24 h în direcția opusă vîntului.

O asemenea mișcare a gheții putea să fie interpretată drept o acțiune a curentului. Ce garanție avem însă că de data aceasta (unica în tot timpul derivei !) ghețurile s-au mișcat împotriva vântului datorită curentului și nu pentru că undeva, mai la sud, pe nesfârșitele întinderi de gheață, sufla un vînt puternic de la sud-est ?

Vîntul, și numai vîntul rezolvă problema mișcării ghețurilor în regiunea derivei noastre ! Acest fapt este confirmat de studiul cel mai scrupulos făcut cu spirit critic și de compararea tabelelor alcătuite de noi asupra observațiilor astronomice cu cele ale observațiilor asupra mișcării maselor de aer.

Concluzia care se impune este următoarea : atîta timp cît deriva noastră se va desfășura mai la est de meridianul 90, adică în regiunea în care aproape că nu acționează presupusul curent, înaintarea spărgătorului de gheață «Sedov» spre nord nu poate fi stabilită. Iar dacă combinarea vînturilor va fi favorabilă, nava noastră va putea să traverseze punctul geometric denumit pol.

Vom apuca însă oare o asemenea combinație prielnică ? Iarna aceasta este ciudată, extrem de nestabilă. Vîntul își schimbă brusc și frecvent direcția. Uneori face de două ori într-o singură zi turul orizontului, suflînd pe rînd din toate direcțiile. Iată de ce înaintăm atît de încet, deși, de cînd ne-am despărțit de «Ermak», am izbutit să parcurgem 567 mile. Dacă am fi înaintat în linie dreaptă spre nord, așa cum s-a întîmplat la începutul lui noiembrie, am fi traversat de mult polul.

Temperatura aerului este cît se poate de nestabilă. Termometrul înregistrează salturi bruște.

Uneori, în decurs de 24 h, temperatura se schimbă cu peste 20 grade.

Ne miră faptul că precipitațiile cad în cantități neînsemnate. Înelișul de zăpadă nu depășește în medie 20—25 cm. Zilele în care cad precipitații sînt extrem de rare. De la sfîrșitul lui decembrie nopțile sînt senine și geroase.

Observațiile efectuate asupra ghețurilor ne dau rezultate curioase. Vînturile neconstante provoacă numeroase deplasări ale ghețurilor care schimbă considerabil situația înconjurătoare. Procesul formării creștelor de gheață cuprinde adesea nu numai gheața tînără, dar și pe cea veche, groasă de 2 m.

Creșterea grosimii gheții vechi a început aproximativ abia în prima jumătate a lui decembrie. Au fost necesare două

luni și jumătate, pentru ca gheața, care a absorbit în timpul verii apă dulce, să înghețe de tot. Abia după aceea au început să crească noi straturi de gheață formate de apa de mare.

Este interesantă schimbarea sunetelor produse de formarea creștelor de gheață : cu cât gheața este mai tare, cu atât sunetele sînt mai puternice. Se deosebesc deslușit și tonurile sunetelor pe care le produce formarea creștelor de gheață din banchize tinere de cele din banchize vechi. Dacă ești înzestrat cu un anumit spirit de observație poți să determini cu aproximație, după sunet, vîrsta gheții care formează creștele de gheață.

Am acumulat multă experiență în privința organizării observațiilor magnetice, hidrologice etc. în grelele condiții ale nopții arctice.

Într-un cuvînt, din toate punctele de vedere a doua noapte polară ne-a îmbogățit cu noi cunoștințe utile și prețioase pe care nu le-am cîpătat degeaba, ci cu un preț scump. Sănătatea oamenilor a fost foarte zdruncinată și s-au făcut eforturi mari. Este mai bine să dobîndești succesul cu prețul unor jertfe, decît cu prețul succesului să-ți asiguri o lîncezire calmă și searbădă...”

Era foarte tîrziu cînd mi-am terminat însemnarea și mi-am închis jurnalul. Nava era cufundată în somn. Doar pe punte răsunau pașii măsurați ai cartnicului care păzea cu vîgilență odihna celor paisprezece tovarăși ai săi. Undeva, departe, foarte departe, zăngăneau ciocnindu-se și răsturnîndu-se banchizele masive.

RĂMINEM LA BORD PÎNĂ LA SFÎRȘITUL DERIVEI

O SCURTĂ radiogramă ne-a amintit că se apropie termenul evacuării echipajului, evacuare ce ne fusese făgăduită toamna, și că foarte curînd va trebui să transmitem nava schimbului care va sosi în zbor cu avioanele.

La 20 ianuarie am primit o radiogramă de la Direcția Generală a Căii Maritime de Nord :

„Comunicați situația gheții, posibilitatea de a primi avioane, posibilitatea de pregătire aerodrom...”

Problema înlocuirii echipajului fusese hotărîtă în memorabila consfătuire ținută la bordul lui „Ermak” la 28 august 1938. Conducerii noastre, chiar și nouă, ni se păruse că, din punct de vedere fizic, nu era cu puțină să rezști mai mult de două iernări în derivă. De aceea, cînd Șeveliov declarase că de îndată ce va începe perioada luminoasă vor trimite pe calea aerului alți oameni, toată lumea acceptase aceasta ca ceva firesc.

Ne neliniștea un singur lucru : nu știam dacă puterea a cincisprezece oameni va fi suficientă pentru a pregăti un aerodrom. În primăvara anului 1938 munciseră la netezirea terenurilor de aterizare sute de oameni și, cu toate acestea, izbuti-



serăm să îndeplinim această muncă doar cu prețul unei mari încordări a puterilor noastre. Dar Eroul Uniunii Sovietice, Alexeev, care participase la expediția lui „Ermak“, ne îmbărbăta :

— Nu-i nimic, aveți experiență. Sînt sigur că ne veți pregăti un aerodrom admirabil...

Cu cît se apropia primăvara, cu atît se discuta mai mult despre apropiata expediție aeriană.

De fapt, aveam dreptul să ne bucurăm de apropiata noastră înlocuire. Iarna nemaipomenit de grea prin care trecusem și care fusese supusă la dese presiuni ale ghețurilor, în munci de șoc și alarme, lăsase urme adînci în fiecare dintre noi. Dorul de cei dragi și de prieteni, dorul de patrie, de soare și de iarbă verde și, în sfîrșit, de alți oameni noi, fie chiar și necunoscuți, dar neapărat alții, îl mistuia pe fiecare.

Nu era de loc ușor să petreci două luni iernări polare în cabinele strîmte ale unei nave în derivă, să te întîlnești în fiecare dimineață și în fiecare seară cu aceiași oameni, să auzi mereu aceleași glasuri, să vezi mereu aceleași chipuri. Ne recunoșteam fără greș unul pe altul după mers, ghiceam după cele mai infime nuanțe starea de spirit a fiecăruia. Părea că totul fusese deja rostit, totul fusese întregat și la drept vorbind nici nu mai aveam despre ce vorbi. Oricît de unit era colectivul nostru, oricîtă armonie domnea în sînul lui, tînjeam după un alt om, după un om nou, după cum tînjești uneori după o carte nouă, necitită.

Ne aștepta o odihnă lungă, meritată. Moscova se pregătea să ne întîmpine cu căldură.

Știam că ni se pregătește un schimb de oameni experimentați, bine pregătiți. Nu întîmplător profesorul meu, bătrînosul comandant M. P. Belousov de pe „Krasin“ m-a anunțat printr-o radiogramă : „Ne vom întîlni pe «Sedov»”.

Îl destinaseră, pesemne, pentru postul de comandant al navei noastre în derivă și se vede că întreg efectivul noului echipaj fusese alcătuit din marinari și specialiști destoinici. Cum era să nu ne bucurăm de sosirea unui asemenea schimb ?

Și într-adevăr ne bucuram de el. Dar totodată, undeva în adîncul sufletului nostru izvora un alt simțămînt, oarecum de gelozie : cum oare, cînd trecusem prin atîtea, cînd cea mai mare parte a lucrului fusese efectuat, tocmai acum să părăsim nava ? De ea erau doar legate atîtea emoții, căci fiecare milă parcursă era doar stropită cu sudoarea noastră. Putem afirma

cu toată certitudinea că aceste două iernări reprezentau o întreagă perioadă în viața fiecăruia dintre noi și încă o perioadă hotărâtoare !

Ce-ar fi să protestăm împotriva schimbului proiectat ? Aceasta ar suna oarecum ca o lipsă de modestie. Și apoi nu era chiar atât de simplu să declarăm categoric și fără rezerve că ne asumăm întreaga răspundere pentru terminarea derivei. Nimeni nu știa cât de mult se va prelungi pribegia lui „Sedov” prin deșertul de gheață, căci acum nava era la discreția vînturilor.

Nu, trebuia să ne pregătim să predăm treburile. Așadar, am semnat un ordin pe navă :

„Ordon primului ofițer și mecanicului șef să pregătească pentru a preda, înainte de apariția zorilor, fiecare în domeniul său, inventarul, încărcăturile, alimentele, gestiunea și mecanismele, calculînd în așa fel, încît nava să poată fi predată într-un termen minim, iar schimbul să poată fi pus la curent cu toate treburile, atît la bord cît și la mașini. Trebuie avut în vedere că pentru predare nu vom dispune de mai mult de o oră, atît cît vor staționa avioanele în regiunea unde se va afla spărgătorul de gheață «G. Sedov»”.

Doream din toată inima ca viitorul nostru schimb să-și desfășoare munca cu succes. Folosind deci experiența acumulată transmiteam prin radio liste amănunțite de echipamentul, alimentele și utilajul necesare pe care schimbul nostru trebuia să le aducă cu avioanele care-l vor transporta aici. Ei puteau să-și procure fără nici un fel de greutate la Moscova ceea ce aici, în mijlocul ghețurilor în derivă ne fusese cu neputință să găsim.

În primul rînd, recomandam stăruitor să aducă un cort încălzit, în genul aceluia care fusese instalat la stația în derivă „Polul Nord”. Cortul nostru de rezervă care era confecționat dintr-un doc obișnuit, nu prezenta nici o piedică în calea vîntului care-l străbătea dintr-o parte într-alta. În caz că nava s-ar fi scufundat era greu să locuiești în el, pe cînd un cort încălzit, după cum a demonstrat experiența echipei lui Papanin, poate să înlocuiască într-o anumită măsură, pe gheața în derivă, o casă de locuit.

Pentru a preveni întimplări neplăcute, de genul celei prin care ne-a fost dat să trecem la 26 septembrie, cînd am pompat cu greu apa care pătrunsese în navă, i-am sfătuit să aducă cu

ei o pompă cu motor putînd să reverse cel puțin 50 t de apă pe oră.

În afară de aceasta, schimbul nostru urma să mai aducă piese de schimb pentru motoare, un dinam care putea fi pus în funcțiune de un motor eolian, un nou aparat de radioemisiune și multe alte lucruri tot atît de folositoare.

S-a transmis prin radio la Moscova o serie întreagă de astfel de liste. La alcătuirea lor au fost atrași atît Andrei Gheorghievici, cît și Buinițki, doctorul, și mecanicii noștri, deoarece voiam să le întocmim în așa fel încît să nu uităm de nimic.

Unele liste erau cît se poate de ademenitoare. Introdusesem în ele toate articolele la care nu putusem decît să visăm în decursul celor două iernări.

— Carne congelată — 100 kg, citea cu multă duioșie Andrei Gheorghievici ; pește congelat — 50 kg, smîntînă conservată — 10 kg, stafide — 50 kg, ciuperci uscate — 20 kg, suc natural de lămîie — 10 kg, icre tescuite — 15 kg, vînat congelat — 20 kg...

Cît de mult este de cînd n-am mai simțit gustul acestor alimente !

După aceea a început întocmirea listelor de echipament. Sfătuiam pe cei din schimb să aducă cu ei 120 perechi de mănuși de lînă cu toate degetele, 30 perechi de mănuși de lînă cu un singur deget, 15 perechi de mănuși de piele cu un singur deget și cu manșete, 50 perechi de mănuși de blană cu un deget și 50 perechi de mănuși de pînză de cort cu un deget — doar ne degeraseră în așa hal mîinile în cursul acestor ierni, iar mănușile se rup atît de repede ! În lista de recomandări au fost incluse scurte de blană, combinezoane, costume de lucru, pantaloni de piele și haine vătuite acoperite cu un material tare, impermeabil. De ce să se ude tovarășii din schimbul nostru, așa cum ne-am udat noi ?

Și, firește, ei puteau să renunțe la lămpile „de fructe”, „de coniac” și altele de soiul acesta ; i-am sfătuit să aducă cinci felinare „liliac” și 20 sticle pentru ele, 130 sticle de lămpă, opaițe, fitiluri, cinci lanterne electrice de buzunar, 100 kg de luminări de stearină.

N-au fost uitate nici rechizitele de birou. Pentru ca radio-telegrafiștii să nu mai fie nevoiți să folosească etichetele de la borcanele de conserve și vîrfuri de creioane, i-am sfătuit

să aducă cu avionul 10 kg de hîrtie de scris, 20 caiete obișnuite de aritmetică, o sticlă cu cerneală și 100 creioane.

Chiar și bucătarul nostru a luat parte la întocmirea listelor. Megher susținea că bucătarii nu sînt nicidecum datori să se îndeletnicească la fiecare zece zile cu reparatul cratițelor, cum trebuia să procedăm noi. În consecință, ne-a înfățișat o listă lungă de obiecte absolut necesare pentru bucătărie : trei ceainice emailate, două ceainice pentru infuzie de ceai, douăzeci de cești, trei cuțite pentru mașina de tocat carne, patru site, un polonic, o strecurătoare și un cuțit de tăiat pîine. Bucătarul stăruia, îndeosebi, să se aducă acid clorhidric, absolut necesar pentru cositorirea văsăriei de alamă.

Doream să predăm nava în cea mai bună rînduială care putea fi realizată în condițiile derivei. Andrei Gheorghievici și cu mine am muncit cu sîrguință zile de-a rîndul pentru a întocmi liste amănunțite, în care arătam echipamentul de care dispunea nava, cum trebuia utilizat și unde se afla. Era un fel de inventar, în care se indica totul, începînd cu locul unde putea fi găsit sextantul sau termometrele și terminînd cu listele de conserve de pește și cele ale veselei care se afla în bufet.

Mecanicii au pregătit mormane întregi de bucăți de placaj tăiate corect și au scris sîrguincios pe ele :

„Abur utilizat”.

„Abur proaspăt”.

„Grup electrogen cu abur”.

Un număr de 240 de asemenea plăci au fost atîrnate pe valvule, robinete, racorduri ; ele trebuiau să-i ajute pe noii mecanici să se descurce mai repede în sistemul complicat al conductelor. La fel ca într-un muzeu, fiecare mecanism era prevăzut cu un întreg sistem de indicatoare și inscripții.

Voiam ca oamenii care aveau să ne înlocuiască, să se simtă chiar din prima zi pe navă ca la ei acasă. În consecință s-a purces la curățirea navei, care a fost dereticată pe cît era cu putință. De pe pereții interpunții a fost răzuită chiciura. Pe arborele mare a fost instalată o vergă nouă¹, pentru antena de radio, în locul celei pe care o rupsese vîntul. S-a făcut

¹ Bară de lemn sau de metal, așezată perpendicular pe catargul unei corăbii, folosită la susținerea velelor la corabie și a antenei radio la vapoare — *N.R.*

ordine în depozitul de combustibil : benzina, păcura, petrolul au fost turnate în butoaie mai bune.

Am redus rezerva de alimente pentru cazurile excepționale : o dată cu începutul perioadei luminoase, lupta împotriva ghețurilor era mai ușoară și acuma puteam ține pe gheață mai puține alimente, calculate pe o perioadă de numai două luni și jumătate, cu atât mai mult cu cât în timpul dezghețului din cursul primăverii și al verii ele se puteau altera. Am adus o parte din lădițele și butoaiele cu alimente înapoi la bord.

Am recomandat viitorului schimb să aducă cu ei o nouă rezervă pentru eventualitatea unui pericol iminent care să fie principial deosebită de a noastră : trebuia să fie alcătuită, după exemplul stației „Polul Nord”, mai ales din preparate concentrate, căci rezerva aceasta trebuia să fie în primul rînd compactă, ușoară și comodă la transportat.

Preocupați cum eram cu aceste griji, aproape că uitasem de apropiata noastră despărțire de navă. Din cînd în cînd însă ne soseau pe calea eterului știri care ne sileau să revenim, fără voia noastră, la gîndul acesta.

Într-o zi, în cursul lunii februarie, am observat în timpul dejunului că Aleksandr Aleksandrovici Poleanski părea abătut și supărat. Era ciudat. De obicei, radiotelegrafistul nostru șef arăta mai voios decît ceilalți și înveselea totdeauna careul ofițerilor cu glumele sale. Acum însă ședea la locul lui tăcut, cu capul plecat și posomorît.

— Ce s-a întimplat, Aleksandr Aleksandrovici ?

Radiotelegrafistul se scotoçi tăcut prin buzunare, scoase o hîrtie și mi-o întinse.

— Uite. Îi cinstesc pe noii eroi !...

Era o radiogramă din Voronej. Adresa începea în chip obișnuit : „Arctica, spărgătorul de gheață «Gheorghi Sedov»”. Urma însă un nume necunoscut. Lucrătorii unei organizații din Voronej, aflînd întimplător că în rîndurile noului echipaj al navei „Sedov” se afla un concetățean de-al lor crezuseră, nu se știe de ce, că schimbul avusese deja loc și-l salutau cu entuziasm :

„Voronejul se mîndrește cu vajnicul său fiu care învinge cu eroism toate piedicile asprei Arctici. Tineretul nostru va urma exemplul dumneavoastră. Sperăm că veți încheia cu demnitate deriva pe gloriosul spărgător de gheață «Gheorghi Sedov»”.

Am zîmbit fără să vreau : tovarășii din Voronej o luaseră puțin înaintea evenimentelor.

— Și ce le-ai răspuns, Aleksandr Aleksandrovici ?

— E scris pe verso, mormăi radiotelegrafistul.

Am întors foaia de hîrtie. Cu litere mari și citețe era notată o frază plină de supărare :

„N-am putut transmite telegrama adresantului stop. Persoana indicată încă nu se află la bordul lui «Sedov»”.

L-am înțeles de minune pe radiotelegrafist : nici mie nu-mi prea venea la îndemînă, cînd mă gîndeam că alții aveau să sfîrșească treaba începută de noi. Pe deasupra, în ultimul timp se nășteau noi temeri, mai serioase încă : oamenii care vor trebui să preia treburile de la noi în decurs doar de o oră vor izbuti oare să cunoască nava pe parcurs ? Vor izbuti oare să mențină ritmul necesar de lucru statornicit de noi cu prețul unei munci îndirjite în decurs de doi ani ?

Pentru a te adapta noilor condiții, cu totul neobișnuite, era nevoie de mult mai mult timp. Și dacă ținem seamă de toate calculele, în timpul acesta nava noastră trebuia să pătrundă la latitudini mai mari — încă la începutul lui februarie ne apropiasem de paralela 86. Dintr-o zi într-alta nava trebuia să traverseze linia străbătută de „Fram” la aceste latitudini. Aici urma să efectuăm observațiile științifice cele mai intense. Și tocmai în perioada aceasta trebuia să cedăm puntea navei altor oameni, care nu erau cîtuși de puțin familiarizați cu condițiile derivei.

Argumentele acestea ni se păreau că au mai multă greutate decît considerentele pur personale și poate oarecum egoiste, care ne-au venit în minte la 20 ianuarie, zi în care primisem de la Moscova cererea de a pregăti aerodromul în vederea sosirii avioanelor. Nu, deriva nu era nicidecum o chestiune privată a noastră. Trebuia să procedăm așa cum dictau interesele statului, ale economiei naționale și ale științei. În cazul acesta trebuia să ținem cît mai puțin seama de considerente personale. Dacă pentru cauza științei ar fi mai util să se lase colectivul nostru în derivă, atunci va trebui pur și simplu să renunțăm la schimb.

La 13 februarie, după ce mi-am terminat cartul, am intrat la Dmitri Grigorievici Trofimov, organizatorul nostru de partid. Slab și palid, în ultimele zile el se mișca anevoie,

picioarele fiindu-i atinse de reumatism. Ca să treacă peste un prag, el ridica cu băgare de seamă cu amîndouă mîinile un picior, îl muta din loc, apoi repeta aceeași operație cu celălalt picior și după aceea se țira încet pe coridor tirîndu-și tălpile. Cînd ajungea în compartimentul mașinilor se așeza pe un taburet și începea să lucreze. Nimeni însă nu-l auzea tînguindu-se.

Eram sigur că organizatorul nostru de partid ne va sprijini și de aceea i-am spus deschis tot ceea ce gîndeam în legătură cu apropiatul schimb.

Dmitri Grigorievici m-a ascultat cu atenție și a rămas pe gînduri, cu privirea ațintită undeva în jos. Apoi spuse :

— Păi, trebuie să facem cum este mai bine. Am rezistat două ierni, o să rezistăm și a treia.

Am hotărît să-i chemăm cîte unul pe toți membrii echipajului și să stăm de vorbă deschis, prietenește cu fiecare, vrînd să vedem ce atitudine vor adopta oamenii față de ideea unui al treilea iernat.

S-au scurs multe luni de atunci, totuși îmi amintesc în toate amănuntele cadrul aspru și sever în care au avut loc aceste convorbiri : cabina lungă și îngustă, patul așternut cu o pătură aspră, pe o măsuță o lampă afumată acoperită cu un capac înalt de hîrtie.

Oamenii sînt emoționați. La întrebarea pe care le-o pun, unii dau pe dată și precis un răspuns afirmativ. Alții șovăie. Mi-am amintit fără să vreau convorbirea care avusese loc cu o jumătate de an în urmă, cînd „Ermak” plecase spre sud luînd cu el oamenii care se schimbaseră. Și atunci unii dintre oameni manifestaseră îndoieli și șovăieli inevitabile : nu era puțin lucru să rămii de bunăvoie pe o navă în derivă în Bazinul Arctic Central. Cu toate acestea, cei mai mulți membri ai echipajului ne-au dat, la întrebările puse, un răspuns clar și precis :

— Dacă trebuie, o să rămînem...

După ce s-au terminat convorbirile, Trofimov și cu mine am comunicat Departamentului politic din Direcția Generală a Căii Maritime de Nord :

„Constatăm moralul admirabil al tuturor tovarășilor rămași la iernat, lipsa oricărui element de zizanie și neînțelegeri. Dispoziția sufletească calmă, la fel ca la începutul iernatului. Nu se remarcă nici un fel de elemente care ar putea împiedica încheierea cu succes a nopții polare la

bordul lui «Gheorghe Sedov». Constatăm, de asemenea, că toate sarcinile de muncă au fost îndeplinite cu succes cu indici excelenți. Caracterizăm echipajul ca fiind unit, sudat”.

În aceeași seară Aleksandr Aleksandrovici a transmis raportul nostru pe calea undelor. Cum va reacționa Moscova? Ce ni se va răspunde?

În adîncul sufletului meu hotărisem pentru mine: nu-l voi părăsi cu nici un preț pe „Sedov”. Dar totuși nu mi se ridica mîna să scriu acasă: „Rămîn”.

Am chibzuit îndelung și am expediat următoarea telegramă cu conținut diplomatic:

„Trimite cu avionul cinci pahare sticlă subțire — n-am din ce bea ceai”.

Mă rezumam deocamdată la o aluzie; meditînd la conținutul telegramei, Olea va înțelege că un om care se pregătește să părăsească nava n-ar fi trimis o asemenea cerere. Cît privește paharele de rezervă pentru ceai îmi erau într-adevăr necesare: după socotelile mele, cinci pahare trebuiau să-mi ajungă pentru încă un an în derivă.

La 14 februarie radioul nu ne-a adus nici o știre. Pesemne că raportul nostru era studiat cu luare aminte, pentru a se evita să se tragă concluzii pripite. Zorile care anunțau apropierea dimineții deveneau tot mai luminoase, deși nava era purtată treptat tot mai departe spre nord. (În ziua aceea ne aflam deja la $85^{\circ}53',1$ latitudine nordică și $120^{\circ}33'$ longitudine estică.) Soarele ajungea din urmă nava.

Trebuia să ne gîndim serios la amenajarea aerodromurilor. Colectivul nostru, puțin numeros, trebuia să trudească îndelung pentru a izbuti să netezească o fișie potrivită printre ghețurile întesate de creste de gheață. Ținînd seama de experiența din anul trecut, am organizat o zi specială de pregătire în vederea începerii lucrului pentru aerodrom; s-au dat fiecăruia dispoziții să-și căpтуșească pîslarii, să-și cîrpească pufoaicele, mînușile, căciulile de blană. După aceea va fi prea tîrziu ca să se poată îndeletnici cu această treabă, iar o îmbrăcăminte confortabilă și călduroasă sporește considerabil productivitatea muncii.

Nava se transformă citva timp într-un atelier plutitor de croitorie. Munca nu mergea la toți strună, dar oamenii mînuiau uneltele simple cu multă sîrguință.

A doua zi, toți cei cincisprezece membri ai expediției se fuduleau în îmbrăcăminte și încălțăminte cîrpită. Trebuia acum să ne îndeletnicim cu pregătirea inventarului: a rîngilor, lopeților, săniilor. Desfășurarea pașnică a timpului de lucru a fost însă tulburată pe neașteptate de amestecul nepoftit al ghețurilor : după o pauză îndelungată au pornit din nou să se miște și în ziua de 15 februarie pe la amiază s-au auzit, la partea dinspre pupa, izbituri puternice însoțite de vuiete timp de 2—3 s.

Mecanicii au pus imediat în funcție motorul nostru „Cervonii Dvigun”. A fișnit lumina electrică și am examinat cu atenție corpul navei, dar n-am constatat nici un fel de deteriorări.

La ora unu după-amiază, Buinițki a determinat coordonatele. Am constatat că în decurs de 17 h, înaintasem în linie dreaptă spre nord doar cu 0,4 mile, deși în acest timp a suflat fără încetare un vînt de sud de forța 3—4 (3,4—7,9 m/s). Ce-o fi acolo, în fața noastră ? Uriase îngrămădiri de gheață sau o insulă necunoscută ? Era greu de presupus că în această regiune a profunzimilor oceanice s-ar afla pămînt. Cu toate acestea, ne frămînta ideea că ar fi posibilă o descoperire neașteptată. În jurnalul de bord a fost notat :

„Deriva spre nord a fost încetinită din cauze necunoscute. Îndesebi, a fost încetinită deriva spre nord-est deși sufla un vînt de la sud-vest”.

După prînz a avut loc un eveniment foarte important care ne-a făcut pe dată să uităm de treburile zilnice ale derivei : am primit, în cele din urmă, răspuns la raportul nostru.

Era o telegramă din partea directorului Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, care glăsuia :

„Luat cunoștință radiograma voastră 13 februarie. Simt că echipajul «Sedov» este pregătit să îndeplinească orice sarcină a partidului și guvernului. Ca explorator polar, ca prieten al vostru vreau să vă încredințez misiunea de a efectua pînă la capăt deriva istorică cu forțele colectivului vostru, cu neclintirea și fermitatea unor bolșevici adevărați. Dragi tovarăși de pe «Sedov», să știți că privirile întregului popor sovietic, ale guvernului nostru sint ațintite spre deriva voastră”.

Am convocat pe dată întregul echipaj în careul ofițerilor, am citit cu glas tare telegrama și am conchis :

— Tovarăși, este timpul să luăm o hotărîre definitivă. Ni se acordă o mare încredere, ași spune chiar o încredere excepțională. O expediție gata pregătită, completată cu tot personalul necesar va fi lăsată pe loc, dacă noi vom da dovadă de hotărîrea și fermitatea necesare. Și atunci cum rămîne : ne oprim la jumătatea drumului, transmitem cartul schimbului și ne întoarcem pe continent ca niște pasageri, sau refuzăm schimbul și ne sfîrșim cu cinste deriva ? Am stat deja de vorbă cu fiecare dintre voi în parte. Nu trebuie să forțăm pe nimeni, ci fiecare să procedeze așa cum îi dictează conștiința. Pentru cine nu va voi sau nu va putea să rămînă, se va trimite un avion ca să-l ia. Ce părere aveți tovarăși ?

În careul ofițerilor domni cîțva timp tăcere. În clipa aceea fiecare hotăra pentru sine chestiunea aceasta atît de importantă, de care depindeau foarte multe în viață.

În cele din urmă șeful de echipaj tulbură tăcerea. Se ridică de la locul lui, cu o expresie neobișnuit de serioasă și de severă întipărită pe chip și mă întrebă fără ocol :

— Konstantin Sergheevici ! Uite, dumneata ne-ai întrebat pe toți : ce facem, rămînem sau ne luăm zborul ? Noi însă trebuie să știm acum ce ai de gînd să faci dumneata : rămîi sau nu ?... Dumneata ești comandantul, așadar dumneata trebuie să iei primul cuvîntul...

Mă așteptasem la această întrebare. Paisprezece perechi de ochi erau așintite asupra mea. Străduindu-mă să arăt cît mai voios, am răspuns cam în felul următor :

— Tovarăși, eu sînt înainte de toate comunist ; partidul ne învață să nu ne temem de nici un fel de greutăți și să le învingem. Dacă un comunist socotește că un lucru anevoios, greu, trebuie îndeplinit pentru binele întregii societăți, el este dator să-l îndeplinească. Rămîn pe navă. Nu pot să procedez altfel...

— Atunci rămîn și eu, spuse șeful de echipaj.

Careul ofițerilor începu să vuiască pe dată. Se auzeau în toate ungherele vorbindu-se pe un ton reținut : oamenii se sfătuiau între ei înainte de a rosti cuvîntul hotărîtor. Apoi vorbiră cu glas tare, toți deodată, întrerupîndu-se unul pe altul și luînd-o fiecare unul înaintea celuiilalt.

Poleanski, în calitatea lui de radiotelegrafist, prin mâinile căruia trecea întreaga corespondență cu Direcția Generală a Căii Maritime de Nord era la curent înaintea celorlalți cu evenimentele care se pregăteau. De aceea, ședința noastră nu a fost o surpriză pentru el și avusese timp să se pregătească sufletește pentru ea. Știind cât de greu îi venea să se împace cu o despărțire îndelungată de copiii și de soția lui, mă așteptam să șovăie și de astă dată. Dar unchiul Sașa știuse să găsească în sine destulă putere ca să spună :

— Ce mai încolo ! Dacă-i vorba de rămas, apoi să rămânem cu toții. Colectivul nu trebuie expus...

O parte din oameni însă continuau să tacă nehotărâți, deși se auzeau din toate părțile glasuri emoționate :

— Just ! Să rămânem cu toții !

— Să punem la vot !...

— Am început împreună și tot împreună să sfîrșim !...

I-am întrerupt pe tovarășii agitați :

— Nu-i bine așa. Nu va fi de loc just să-i silim pe oameni să rămână. Fiecare să hotărască pentru sine. Este o sarcină de onoare și pentru fiecare loc care se va elibera se vor găsi o sută de candidați voluntari pe Marele Pământ... Ia spune, ce părere ai, tovarășe Ghetman : vei avea destulă putere să lucrezi pînă la sfîrșitul derivei sau nu ?

Fochistul răspunse după o clipă de gîndire :

— Păi, ce să spun... O să fac ce-o să facă și ceilalți. Doar nu m-oi despărți de colectiv. Rămîn...

Astfel, pe rînd, declarară toți că vor să rămână la bordul navei pînă la capătul derivei. Cel din urmă se pronunță bucătarul nostru, care rosti cu obișnuitul lui umor :

— Nu-mi prea vine la îndemînă să zbor singur la Moscova, nu sînt deprins cu o deservire atît de confortabilă. Merită oare să se trimită un avion doar pentru bucătar ? O să mai trebuie, așadar, să mai gătesc vreo două sute de ciorbe în bucătăria mea rece...

Vorbele bucătarului îi înveseliră pe oameni. Am luat apoi din nou cuvîntul :

— Așadar, tovarăși, am hotărît să rămânem. Ne luăm o mare răspundere, se cuvine să ținem minte acest lucru. Am petrecut două iernări în armonie și uniți. Am izbutit să realizăm cîte ceva : am păstrat nava, am organizat lucrările științifice. Haidem să muncim și de acum înainte așa cum se cuvine. Propun să trimitem o telegramă la Moscova cu rugă-

mintea de a ni se îngădui să continuăm deriva pînă la capăt cu forțele colectivului nostru.

Nici de astă dată n-am comunicat nimic acasă. Mi-era greu să găsesc cuvintele necesare. După ce am rupt în bucăți cîteva variante ale telegramei, am hotărît că va fi mai bine, dacă rudele vor afla din ziare faptul împlinit.

Pe navă domnea o atmosferă însuflețită punctată de o oarecare nervozitate. Toți așteptau să vadă cum va primi Moscova raportul nostru. Telegrama directorului Direcției Generale a Căii Maritime de Nord ne insufla certitudinea că dorința noastră va fi satisfăcută. Doream însă să primim confirmarea definitivă, să știm dacă vom fi lăsați pe navă pînă la sfîrșitul derivei.

A doua zi după ședința memorabilă, la 16 februarie 1939, ne aflam la paralela $85^{\circ}54',9$ și pe meridianul $120^{\circ}29'$. Acum cartnicii trasau pe hartă linia derivei foarte aproape de drumul parcurs de „Fram”. Ne mai rămînea să înaintăm spre nord doar cu o jumătate de milă pentru a atinge traseul acesta. Se părea că vînturile constante dinspre sud trebuiau să ne ajute să străbatem destul de repede această jumătate de milă. Dar, ca un făcut, ghețurile nu se mai deplasau înainte, spre pol. Cît de mult am fi dorit tocmai acum, cînd colectivul luase hotărîrea să rămînă pe navă pînă la sfîrșitul derivei, să pricinuim o bucurie compatrioților noștri vestindu-le noul record realizat.

S-au scurs încă 24 h. A sosit și ziua de 17 februarie, o zi cețoasă, cenușie. Ghețurile, pe care gerul de -30°C le încătușase, erau foarte liniștite. Un vînt ușor care sufla de la sud-est lîngea nămeții atît de compacți, de parc-ar fi fost bătătoriți. Nori întunecați alunecau molatic spre nord-vest acoperind toată bolta cerească. Nu se zărea nici o stea. Doar în depărtări lumina slabă, firavă a zorilor abia licărea spre sud-est. Din cauza întunericului, era cu neputință să ne facem punctul.

La ora opt dimineața am predat cartul lui Buinički și m-am culcat, după ce am dat dispoziții să se organizeze ziua sanitară curentă; trebuiau dereticate încăperile, aerisite așternuturile, spălată rufăria. În ce mă privește, hotărîsem să mă îndeletnicesc cu aceste treburi prozaice după cină.

Dar lucrurile s-au petrecut oarecum altfel decît presupusesem eu.

Pe la ora unu după amiază, pe neașteptate, Buinițki a venit în goană la mine în cabină, încotoșmănat în haina lui lungă, din blană de ren, pe care nu mai apucase să și-o scoată, cu căciula de blană acoperită de chiciură, roșu la față din pricina gerului, plin de entuziasm.

— Konstantin Sergheevici ! exclamă el. Felicitările mele !...

Bănuiam despre ce putea să fie vorba, totuși am întrebat :

— De ce ?

— „Sedov” se află cu 1,2 mile mai la nord decît a fost „Fram”...

Da, era o veste minunată. O zi cenușie, obișnuită, a devenit pe dată o zi de sărbătoare. Cît de precise erau însă determinările lui Viktor Harlampievici ? Într-o problemă ca aceasta era necesară cea mai scrupuloasă verificare, o dublă și triplă verificare.

— Hai să procedăm în felul următor Viktor Harlampievici, i-am spus. Verifică coordonatele cu ajutorul a patru stele, ca să nu existe nici umbră de imprecizie...

— Am s-o fac, Konstantin Sergheevici !

Buinițki a ieșit pe punte și a început să manipuleze cu migaia aparatul universal al lui Kern. A luat mai întîi ca țintă una dintre stelele Ursei Mari, apoi Pollux, steaua Alfa din constelația Andromedei și, în sfîrșit, Capella. După aceea a dat fuga în cabina lui și s-a apucat de calcule.

După puțin timp mi-a adus o foaie de hîrtie zîmărită cu cifre, spunîndu-mi :

— Garantiez pentru precizie pînă la o jumătate de cablu...

Calculele au confirmat că în ziua de 17 februarie 1939, orele 13 și 24 min, „Sedov”, se afla exact în punctul situat la 85°56',7 latitudine nordică și 120°13' longitudine estică. Recordul stabilit de „Fram” la 15 noiembrie 1895 fusese 85°55',5 latitudine nordică. Prin urmare, din clipa aceasta, înțietatea în ceea ce privește pătrunderea la latitudini mari i-a revenit lui „Sedov”.

Toate treburile obișnuite au fost lăsate baltă. Auzind mult așteptata știre, oamenii au dat fuga în careul ofițerilor. Le-am comunicat coordonatele, le-am amintit despre deriva lui „Fram”, am comparat această derivă cu a noastră, am felicitat echipajul cu prilejul izbînzii și în încheiere am spus :

— Și — acum, tovarăși, poftiți cu carabinele la pavilion. Vom marca recordul nostru printr-un salut solemn...

După cîteva momente toți cei cincisprezece membri ai echipajului s-au adunat la pupa. Pavilionul U.R.S.S. uzat, puțin decolorat din pricina viscozelor și a vijeliilor, dar mindru și maiestuos ca și înainte, a tresărit și a fost ridicat. Cînd s-a înălțat și vîntul i-a fluturat pînza lată, am dat semnalul. A răsunat o salvă ca o singură împușcătură al cărui ecou a răsunat printre ghețuri. I-a urmat un „ura” puternic. Apoi o nouă salvă a răsunat în deșertul de gheață. Salutul de luptă a bubuit de cinci ori în aerul înghețat. Norulețul de fum vi-nețiu al prafului de pușcă a învăluit pavilionul de la pupa. Și, ca și cum ar fi răspuns la salutul nostru, cerul înstelat s-a încins cu panglica verzuie în trei falduri a aurorei boreale...

La 19 februarie a sosit de la Moscova o scurtă radiogramă semnată de conducerea Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, care glăsuia :

„Telegrama voastră publicată ieri în «Pravda». Guvernul a satisfăcut cererea de a lăsa întregul personal al expediției la bordul lui «Sedov» pînă la terminarea derivei printre ghețuri. Felicităm călduros pentru încrederea acordată. Sintem ferm convinși că lucrările voastre științifice vor fi o demnă continuare a lucrărilor efectuate de expediția «Polul Nord». Urăm voie bună, perseverență și dîrzenie în lupta cu gheața”.

Tocmai în acea zi am sărbătorit împlinirea unui an de la încheierea expediției „Polul Nord” și am ascultat o emisiune la radio transmisă din Moscova și închinată acestei date. Au luat cuvîntul la microfon lucrători ai Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, aviatori, marinari. Fiecare dintre ei a salutat hotărîrea noastră de a rămîne la bordul lui „Sedov” pînă la sfîrșitul derivei.

Toate acestea ne-au îmbărbătat și ne-au susținut. Iar cînd următoarea determinare astronomică a arătat că am traversat paralela 86, pe navă a domnit un entuziasm general. Acum, după o oarecare întîrziere, înaintarea noastră spre nord s-a accelerat, deplasîndu-ne, împreună cu ghețurile, cu 0,5—1 milă în 24 h. Oamenii își dădeau seama că tocmai acum, cînd bătusem recordul lui „Fram” și ne aflam atît de aproape de pol, începea perioada cea mai interesantă a derivei. Nimeni nu regreta că acceptase să rămînă pe navă, nimeni nu privea înapoi. Toate gîndurile noastre erau îndreptate spre viitor. Căutam să citim în ceața lui turbure ce ne pregătește ziua de miine.

CÎND AM HOTĂRÎT să rămînem pe navă pînă la sfîrșitul derivei, am ținut, în mod deosebit, seama de toate greutățile care urmau să se ivească inevitabil în urma contramandării expediției aeriene. Acum nu mai puteam

spera nici să ni se trimită o puternică pompă cu motor, nici să ni se înlocuiască piesele uzate ale postului de radio, nici să ni se completeze rezervele pentru eventualitatea unui pericol iminent cu preparate concentrate ușoare și comode de transportat.

Firește că la cea dintîi cerere a noastră Moscova ne-ar fi trimis o formație de avioane puternice cu toate cele necesare. Dar o asemenea expediție spre latitudini mari ar fi fost cît se poate de grea și de periculoasă, cu atît mai mult cu cît în regiunea derivei lui „Sedov” deplasările ghețurilor nu încetaseră. Așadar, de ce să punem în primejdie viața aviatorilor noștri și admirabilele aparate de zbor, de vreme ce problema principală — aceea a echipajului navei — fusese rezolvată? Nu era mai simplu să alegem cealaltă cale — să ținem seama și să mobilizăm toate rezervele de echipament, alimente și utilaj de care dispuneam?

Prin urmare, am ales cea de a doua cale.



Nimeni nu putea să prezică cât timp va mai rămâne „Sedov” printre ghețuri. Știința dispunea de un singur exemplu experimental — acela al derivei lui „Fram”. Corabia lui Nansen a stat între ghețuri aproximativ trei ani; deriva ei a început în septembrie 1893 și s-a terminat în august 1896.

E adevărat că noi înaintam mai repede decât Nansen și tovarășii lui de drum și, totodată, „Sedov” era purtat de vânturi cu mult mai departe spre nord decât „Fram”. Tocmai în aceste zile de februarie ghețurile, învingînd o barieră misterioasă care ne împiedica să înaintăm spre nord, își accelerară considerabil goana și acum înaintau spre pol cu o viteză de 2—3 mile pe zi, apropiindu-ne repede de paralela 87. De pol ne despărteau mai puțin de 500 km.

„Fram” care derivase cu mult mai la sud decât „Sedov” izbutise să se degajeze dintre ghețuri în dreptul meridianului Spitzbergenului. Pe noi însă, după toate probabilitățile, ne aștepta o călătorie mai îndelungată. Puteam să ne așteptăm ca „Sedov” să repete întrucîtva drumul străbătut de stația „Polul Nord” și să-și termine deriva abia în Marea Groenlandei.

De aceea am hotărît să repartizăm în așa fel rezervele noastre alimentare, încît să ne ajungă cel puțin pentru încă 18 luni, — pînă în toamna anului 1940: era mai bine să aducem un rest de alimente și echipament în port decât să rămînem în clipele cele mai grele fără rezerve alimentare.

Firește, nu era ușor să rezolvăm o asemenea sarcină, care era, totuși, cât se poate de reală. „Sedov” mai avea în calele sale rezerve mari. Se cuvenea să le examinăm cu grijă, să îndepărtăm ceea ce se alterase, să ținem seama că un anumit procent se va mai altera și uza, să luăm toate măsurile pentru păstrarea restului și să introducem regimul cel mai strict și mai sever de consum al alimentelor, al combustibilului și de folosire a echipamentului.

Astfel a început mobilizarea rezervelor. Printr-un ordin pe navă au fost constituite cîteva comisii cărora li s-a încredințat o muncă importantă: să verifice conținutul tuturor lăzilor și butoaielor care erau păstrate în calele înghețate, să procedeze la un control al alimentelor a căror prospețime era îndoielnică, să desfacă toate bagajele aflate la bordul navei și să afle ce ne-ar fi fost de folos din conținutul lor, să verifice disponibilul de rufărie, îmbrăcăminte de protecție și de blană, să stabilească cu o precizie pînă la un kilogram

cantitatea de combustibil care o mai aveam la dispoziție, să constate în ce stare se afla aparatul științific. Toată această muncă migăloasă și anevoioasă trebuia efectuată în termen de zece zile : începuse vremea luminoasă și trebuia să ne zorim să organizăm observațiile științifice din timpul verii precum și lucrările de reparație a navei.

Patru comisii și-au început activitatea. În primul rînd au fost controlate rezervele de combustibil.

Dispuneam de rezerve foarte modeste de cărbuni și de petrol și din această pricină le cheltuiam cu multă zgîrcenie. Vsevolod Alferov, care se îndeletnicea pe navă cu repartizarea combustibilului, cîntărea cărbunii și petrolul cu o mare precizie, economisind fiecare kilogram. Păstrez pînă acum un teanc întreg de situații scrise minuțios de Alferov, pe care mi le înmîna cu regularitate la fiecare zece zile ; îmi rezervasem controlul consumului de combustibil. Voiam nu numai să ne asigurăm combustibilul pînă la sfîrșitul derivei, ci să păstrăm și o rezervă intangibilă de cărbuni și de unsoare pentru eventualitatea că „Sedov” va putea să iasă cu propriile sale forțe dintre ghețuri. Devansînd evenimentele, țin să arăt că oricît a fost de grea sarcina aceasta, am rezolvat-o totuși : cînd după un an s-a apropiat de noi nava amiral a flotei arctice sovietice, spărgătorul de gheață „Sibir”, „Sedov” l-a salutat cu un sunet de sirenă. Căldările erau sub presiune, mașina era pregătită de funcționare și în buncăre rămăsese o rezervă de combustibil care ar fi ajuns pentru 36 h de marș.

Exigenta comisie a cercetat vreme îndelungată buncărele de cărbuni : deschidea butoaiele cu petrol și ulei, măsura nivelul carburanților din ele, număra sacii cu cărbuni de la bazele cu rezerve, făcea însemnări și calcule.

Procesul-verbal nr. 1, semnat de comisie arăta :

„Subsemnații : mecanicul șef al spărgătorului de gheață «G. Sedov», Trofimov D. G., primul ofițer Efremov A. H., al 2-lea mecanic Tokarev S. D., al 3-lea mecanic Alferov V. S., șeful de echipaj Butorin D. P. și mașinistul de prim rang Nedzvetki I. M., au întocmit prezentul proces-verbal în care se consemnează că astăzi, în urma dispoziției date de comandantul spărgătorului de gheață «G. Sedov», tov. Badighin S. K., am efectuat verificarea disponibilului de cărbuni, de combustibil lichid și de unsoare necesare mașinilor. În disponibilul aflat pe navă precum și în rezerva aflată pe gheață am găsit 75 t de cărbuni de pămînt,

220 kg țiței, 4 057 l benzină, 1 800 l petrol, 180 l ulei de avion, 100 l ulei de cilindri, 780 l ulei pentru mașini, 340 l ulei pentru motoare”.

Zile întregi răsunau în calele navei pocnete, scîrțituitul lăzilor care erau deschise și strigăte de glasuri cunoscute. Uneori se auzeau glasuri vesele, dar se întîmpla să se audă și blesteme. După aceste variante se puteau ghici fără greș rezultatele examinării lăzii respective.

Acolo, în cale, la lumina lanternelor trudeau în același timp două comisii. Sobolevski, Bekasov și Butorin verificau starea rezervelor alimentare, iar Buinițki, Tokarev și Șarîpov cercetau celelalte bagaje.

Interesul cel mai mare ni-l trezea activitatea desfășurată de cea de-a doua comisie: ne puneam mari speranțe în ea. De un an și jumătate — doi ani, mormane de lăzi cu încărcături aparținînd unor diferite expediții umpleau calele navei „Sedov”, fără a aduce aproape nici un folos. Printre acestea se aflau cu siguranță multe lucruri de care echipajul nostru avea o nevoie stringentă. Acum, cînd luasem hotărîrea să ne menținem pe navă pînă la sfîrșitul derivei, fără a primi nici un ajutor dinafară, trebuia să folosim tot ce se afla la bord, inclusiv avutul aparținînd diferitelor expediții. Presupuneam, pe drept cuvînt, că proprietarilor lor le era mai ușor decît nouă să-și procure aceste lucruri.

Buinițki, Tokarev și Șarîpov au cotrobăit două zile și două nopți prin calele înghețate și ceea ce au găsit ne-a pricinuit multă bucurie. Din interiorul lăzilor acoperite cu chiciură și mucezite de mult se iveau unul după altul lucruri minunate.

În lada nr. 131, aparținînd trustului „Aerofotosiomka”, Buinițki a descoperit un admirabil acumulator alcalin care ne era absolut necesar pentru a organiza iluminatul auxiliar. Printre celelalte bagaje aparținînd aceluiași trust am găsit un aparat fotografic tip „Fotokor” cu șase casete de rezervă, un aneroid, o pensetă, șerlac.

O bogăție în toată legea a fost găsită în lăzile aparținînd Direcției Hidrografice. Din ele am scos arme cu alice cu două țevi, un batometru, un termos, o valiză cu vase hidrochimice de care aveam atîta nevoie, table nautice.

Am izbutit să găsim numeroase obiecte prețioase și în bagajele aparținînd expedițiilor rămase la iernat în golfurile Tixie și Proncișcevo. Am găsit în aceste lăzi încă un aneroid,

un altimetru¹, un planimetru², două rigle de calcul, o cutie cu acuarele, 15 casete pentru aparatul fotografic, un teanc întreg cu diferite registre topografice și astronomice încă necompletate cu însemnări și numeroase alte lucruri care ne erau necesare.

Toate obiectele luate din lăzi au fost trecute într-un proces-verbal special, iar restul bagajelor introduse la loc în lăzi.

În timp ce Buinițki, Tokarev și Șarîpov efectuau această muncă anevoioasă, la capătul celălalt al navei comisia medicului de bord proceda la un examen nu mai puțin complicat al alimentelor. Din păcate, aceste alimente nu se deosebeau printr-o prea mare durabilitate. Chiar și în condițiile Arcticii înghețate era greu să pretinzi ca alimentele să se păstreze doi-trei ani. Și cu toate că am căutat să nu luăm cituși de puțin în seamă aceste neajunsuri de care sufereau alimentele noastre, doctorul era nevoit mereu să treacă la rebut când un butoi cu varză murată al cărui conținut se prefăcuse în doi ani în ceva ce semăna a îngrășămintă agricole, când o puțină cu unt rînced, când castraveci în oțet, care-și pierduseră de mult prospețimea, când o brînză care semăna la miros și gust cu săpunul de rufe.

După verificarea tuturor alimentelor, membrii comisiei au adoptat următoarea hotărîre :

„Brînză de Olanda în cantitate de 225 kg urmează să fie exclusă din alimentație, ea devenind necomestibilă din pricina prea îndelungatei păstrări. Varza și castraveții trebuie excluși în proporție de 70%. Batogul este comestibil în proporție de 80%. Salamul și-a pierdut gustul din pricina duratei și a variațiilor de temperatură, dar este bun pentru consum. Conservele s-au păstrat, dar cutiile care le conțin trebuie să fie unse pentru a preveni ruginirea lor. Celelalte alimente s-au păstrat”.

Concluzia aceasta ne convenea foarte bine. La urma urmelor nu ne pregăteam să-l transformăm pe „Sedov” într-un club al gastronomilor în derivă. Fiecare dintre noi se împăca ușor cu faptul că salamul ce ni se servea la dejun era mai puțin gustos decît cel care putea fi cumpărat în magazinele „Glavmiaso”. Pentru noi avea însemnătate faptul

¹ Instrument cu care se măsoară altitudinea — N.R.

² Instrument care servește la măsurarea ariilor figurilor plane — N.R.

ca hrana să fie sățioasă și nutritivă și acum, după ce comisia stabilise că alimentele se păstrasera în general bine, puteam să ne planificăm fără teamă munca pentru încă un an și jumătate, de acum încolo.

Rămneau la dispoziția noastră rezerve alimentare esențiale. Bunăoară alimente ca unt, lapte condensat, zahăr, conserve de legume, fructe uscate, biscuiți, lămii zaharisite, scrumbii, varză și castraveți murați erau folosite fără rație — fiecare mînca atît cît îi dorea inima. În medie se elibera pe zi pentru fiecare om : 0,575 dintr-un borcan de conserve de carne, 62,2 g ulei, 120 g diferite crupe, 62 g orez, 26,2 g mazăre, 10 g fasole, 10 g fidea, 10 g macaroane, 6,2 g cartofi uscați, 3,3 g sfeclă uscată, 3,3 g varză uscată, 6,2 g ciocolată, 3,1 g cacao, 8,8 g ceai, 10 g cafea, 222 g făină albă, 620 g făină de secară, 42,2 g pesmeți. În afară de aceasta, Aleksandr Petrovici ne trata cu mult zel pe toți cu drajeurile sale vitaminizate și cu mazăre încolțită.

Rezultatul a fost că nici unul dintre noi nu numai că nu a slăbit, dar dimpotrivă, am cîștigat toți în greutate.

Comisia pentru verificarea rezervelor de îmbrăcăminte condusă de Andrei Gheorghievici a stabilit că dispuneam de rezerve suficiente și în acest domeniu. În afară de rezervele intangibile care se aflau în cele două depozite pentru cazuri excepționale (30 de saci de dormit din blană, 25 haine din blană de ren, 15 costume de blană), și în afară de îmbrăcăminte împărțită fiecăruia, mai aveam pe navă șase perechi de pîslari, șapte perechi de cizme, 25 perechi bocanci, cîteva costume vătuite și de blană, 45 perechi mănuși de lînă și multe alte lucruri.

La 5 martie, tocmai în toiul acestei mobilizări a rezervelor, s-a apropiat o dată însemnată și emoționantă : a 25-a aniversare a morții tragice a viteazului marinăr rus al cărui nume îl purta nava noastră, Gheorghi Jakovlevici Sedov, fiu al unui pescar sărac din Marea Azov. Nobilul explorator care a pierit în drum spre pol, a căzut jertfă inerției guvernului țarist care nu și-a bătut capul să-i echipeze cum trebuie expediția.

Ambarcația lui, destul de redusă, a răzbătut cu greu, în decurs de doi ani, doar pînă la Țara lui Franz-Josef, pînă unde în zilele noastre navele ajung în 7—8 zile.

Chiar de la începutul călătoriei sale, Sedov a fost nevoit să arunce peste bord carnea sărată și batogul alterat pe

care i le procuraseră negustorii din Arhanghelsk. Pe navă a izbucnit scorbutul. Sedov nu dispunea nici măcar de un aparat de radio cu ajutorul căruia să fi putut comunica pe continent starea nenorocită în care se afla expediția sa. Ministerul marinei refuzase să-i dea lui Sedov un radiotelegrafist.

Grav bolnav, abia tirându-și picioarele, Gheorghi Sedov a făcut ultima încercare desperată de a răzbate pînă la pol mergînd pe jos pe gheață. El a luat cu sine doi marinari care îi rămăseseră credincioși pînă la capăt: Pustoșnii și Linnik. Timp de 20 zile și 20 nopți au rătăcit îndreptîndu-se spre nord, istoviți de geruri și de vînturi. La 5 martie 1914 Gheorghi Sedov a părăsit lumea celor vii murind de scorbut și de epuizare în brațele tovarășilor săi de drum. Marinarii l-au înmormîntat pe insula Rudolf și adunîndu-și ultimele puteri s-au tirat cu mare greutate pînă la „Sfîntul mare mucenic Foka”. Pavilionul pe care Sedov visa să-l înalțe la pol a rămas înfipt pe mormîntul lui, iar nava vajnicului explorator, rămasă fără părintele ei, se întoarse cu mare greutate la Arhanghelsk. La înapoiere se sfîrșise combustibilul și echipajul a fost nevoit să azvîrle în focar toți pereții despărțitori, toate suprastructurile, toate obiectele de lemn, cărțile, tot ce putea să ardă.

Membrii expediției s-au întors în patrie săraci. Toate demersurile lor de a li se acorda vreo recompensă în bani au rămas infructuoase.

S-a scurs un sfert de veac și acum, nava noastră, care purta numele gloriosului explorator rus, ducea drapelul patriei în apropierea polului. Și, cu toate că nava „Gheorghi Sedov” nu se pregătise dinainte pentru această expediție, deși nimeni nu bănuise că voiajul lui va fi atît de îndelungat și de o atît de mare răspundere, eram pregătiți infinit mai bine pentru a rezolva sarcinile cele mai grele decît expediția locotenentului Gheorghi Sedov, care fusese echipată din gologanii unor filantropi zgîrciți.

Colectivul nostru a cîntit data memorabilă a morții tragice a acestui om viteaz. De dimineață mîndrul pavilion al U.R.S.S. a fost înălțat la pupa doar pînă la jumătate, adică în bernă¹ și am organizat un simpozion închinat memoriei lui Gheorghi Sedov. Chiar și muncile obișnuite de la bord au fost

¹ Cînd la bord se află un mort, pavilionul se lasă în bernă, adică la jumătate — N.R.

efectuate cu un avînt deosebit : fiecare voia să arate prin ceva că echipajul nostru este un continuator demn al operei începute de curajoșii marinari de pe „Sf. Foka”.

Tocmai acum, cînd nava noastră se afla în preajma paralelei 87, era foarte important să desfășurăm observațiile științifice în toată amploarea lor. De îndată ce a fost rezolvată problema rămîinerii echipajului lui „Sedov” la bordul navei pînă la sfîrșitul derivei ne-am apucat să întocmim planuri noi de muncă.

După ce am avut cîteva consfătuiri cu Efremov și Buinițki, am aprobat noul grafic al observațiilor științifice care se deosebea radical de cel vechi.

Programul observațiilor meteorologice a fost completat cu observații de control asupra presiunii atmosferice cu ajutorul celor două barometre aneroide pe care Buinițki le scosese din bagajele aparținînd celorlalte expediții. Întrucît indicațiile barometrelor aneroide nu sînt perfect exacte, am vrut să folosim și barometrul cu mercur pe care ni-l lăsaseră marinarii de pe „Ermak”. S-a petrecut însă un incident trist care ne-a silit să renunțăm la ideea aceasta. Întîmplarea petrecută cu barometrul nu ne face cîtuși de puțin cinste, dar trebuie s-o relatez. Cînd barometrul s-a dereglat, Buinițki și cu mine l-am transportat în comandă și ne-am bătut îndelung capul căutînd să-i facem revizia. În cele din urmă Buinițki mă sfătui să răsucesc nu știu care piuliță. Fără să stau pe gînduri i-am urmat sfatul și... într-o clipită toți cei 760 mm de coloană de mercur au țîșnit pe podea, răspîndindu-se prin comandă în sprintene picături argintii. Pesemne că în clipă aceea aveam o înfățișare foarte buimacă — orice laborant profesionist putea să facă haz de noi.

Planul observațiilor atmosferice a fost completat cu două puncte. Am hotărît să determinăm zilnic mersul real al navei pentru a vedea în ce măsură ghețurile în derivă făceau să devieze nava. În afară de aceasta, am hotărît să efectuăm o serie de determinări paralele ale locului unde se afla nava cu ajutorul sextantului și al aparatului universal Hildebrandt, pentru a compara precizia determinărilor făcute cu sextantul — și instrumentele astronomice de uscat.

Au fost introduse completări esențiale în sectorul lucrărilor hidrologice. Ne apropiam de Marea Groenlandei unde,

după părerea unui număr de savanți, exista un curent rece de evacuare care aducea ghețurile Arcticii în Oceanul Atlantic. Trebuia să dăm de hotarele acestui curent, să-i precizăm caracterul, să-i măsurăm viteza. Găsisem printre bagajele aparținând celorlalte expediții câteva așa-numite moriști ale lui Eckman, cu ajutorul cărora se putea observa simultan direcția și viteza curentului la diferite adâncimi și am hotărît să le punem cît mai repede în funcțiune.

Ar fi fost foarte important să organizăm determinarea regulată a consistenței gheții în diferitele pături ale aceleiași banchize. Pentru aceasta ne puteam servi de aparatul construit de profesorul Șuleikin. Am căutat descrierea aparatului și după o muncă îndelungă și migăloasă istețul nostru mecanic Tokarev, l-a construit. Aparatul a fost confecționat cu cea mai mare grijă și chiar dat cu lac. Din păcate însă n-am mai izbutit să trecem la efectuarea acestor determinări care reclamau o mare îndemînare și pricepere.

Printre foarte interesante planuri se numără și o proiectată expediție cu săniile despre care nu știau chiar toți membrii echipajului nostru.

Pe mine mă frămînta de mult o problemă extrem de importantă nu numai pentru știință, ci și pentru practica navigației, și anume cum se mișcă ghețurile în derivă : într-un singur curent compact sau există o serie de curenți independente, unele mișcîndu-se mai repede, iar altele mai încet ? Se mișcă oare ghețurile în derivă într-o singură direcție sau se despart, luînd-o fiecare pe un alt drum ?

Nansen care plecase de pe „Fram” și pornise împreună cu Johansen pe gheața în derivă n-a putut să dea răspuns acestei întrebări, deoarece nu dispunea de radio ca să poată lua legătura cu Sverdrup care rămăsese pe corabie. Cînd au pornit spre pol în expediția cu săniile, Nansen și Johansen și-au luat rămas bun de la corabia lor pînă la întîlnirea ce urma să aibă loc în Norvegia, deoarece era absurd să încerce să-l găsească pe „Fram” printre ghețurile în derivă fără a avea o legătură prin radio cu el. Și cu toate că într-una din grelele clipe ale pribegiei lor pe gheață, Nansen și Johansen, după cum s-a lămurit mai tîrziu, s-au aflat aproape în vecinătatea navei lor dragi, ei au fost nevoiți să îndure încă multe înainte de a ajunge pînă la oameni.

În secolul nostru, expedițiile cu săniile care pornesc de pe o navă pe gheață au condiții incomparabil mai avanta-

joase. Inventarea radiogoniometriei¹ oferă posibilitatea nu numai de a menține legătura regulată cu baza, dar și de a o găsi foarte ușor. De aceea, studierea caracterului mișcării curenților care poartă ghețurile nu prezintă greutăți deosebite, dacă, firește, radioul funcționează ireproșabil.

Ce cuprindea, așadar, proiectul meu de efectuare a unei expediții cu săniile? Pe scurt, voiam să părăsesc nava pentru 20 zile, să mă depărtez cu 120 km spre nord, dincolo de paralela 87, și să-mi instalez acolo un mic lagăr. În timpul acesta, cei rămași pe „Sedov” trebuiau să recepționeze, la intervale regulate, relevmentele radiogonometrice ale micii noastre stații în derivă. Schimbările constatate în relevmentele noastre ar fi dat puțința să precizăm caracterul mișcării ghețurilor.

Nava noastră dispunea de o alidadă² admirabilă. Un operator atît de experimentat cum era Aleksandr Aleksandrovici Poleanski ar fi putut asigura o recepție impecabilă, ideală, a semnalelor noastre.

Intenționez să plec în expediția cu sania împreună cu Bekasov și Butorin. Amîndoi au acceptat bucuros să mă însoțească în călătoria aceasta mare și interesantă. Șeful de echipaj a primit cu o deosebită căldură propunerea mea. Fără să stea mult pe gînduri, el s-a apucat pe dată să cotrobăiască prin cale adunînd toate lucrurile necesare.

Din păcate, nu aveam cîini de tracțiune și nu puteam conta decît pe propria noastră „forță de tracțiune”. De aceea trebuia să alegem și să cumpănim cu grijă echipamentul necesar.

Alferov a confecționat pentru noi o sanie ușoară și solidă din schiuri îmbinate cu ajutorul unor tuburi de alamă luate de la instalația de răcire. Am hotărît să tragem sania asta în doi, cu rîndul. Intenționez s-o încărcăm cu obiectele cele mai necesare unui echipament: un post mic de radio luat din cea de a doua garnitură de rezervă pentru cazuri excepționale, o barcă pneumatică care cîntărea doar 12,5 kg, un cort ușor, un sac de dormit, un sextant, o busolă, un cro-

¹ Metodă de măsurare a azimutului unui radioemittător în raport cu un radioreceptor. Aduce mari servicii navigației pe apă, în condiții de slabă vizibilitate — *N.R.*

² Instrument cu care se măsoară direcția unui obiect, sunet etc. — *N.R.*

nometru, un anemometru¹, un barometru aneroid și o pușcă cu gloanțe.

În afară de aceasta intenționam să iau cu mine rezerve alimentare pentru o lună : 9 kg de ciocolată, 18 kg de pesmeți, 9 kg de unt, 4,5 kg de piept afumat, 4,5 kg de lapte condensat, 5 sticle cu coniac și puțin alcool.

Expediția cu sania a fost pregătită în întregime, dar din păcate nu am putut s-o înfăptuiesc din pricina apropierii verii, precum și din alte motive.

Din experiența organizării lucrărilor științifice pe timp de iarnă învățasem multe lucruri. Dacă toamna trecută unii dintre participanții la derivă se îndoiau că vom izbuti să îndeplinim vastul plan de observații științifice, acum, când ne asumaserăm rezolvarea unor sarcini și mai complexe nu mai apăreau asemenea îndoieli.

În aceste șase luni, colectivul de observatori voluntari căpătase o calificare desăvârșită. Mai înainte, majoritatea membrilor echipajului îndeplinea mai ales lucrări auxiliare, secundare. Acum însă, se puteau încredința unora dintre marinarii sectoare de observații de primă importanță. Bunăoară, în noul plan îi era încredințată lui Butorin sarcina de a măsura la fiecare zece zile grosimea gheții. Spiritul de dreptate ne dictează să arătăm că șeful nostru de echipaj mîndru de misiunea încredințată o îndeplinea cu zel și cu punctualitate. Bekasov efectua cartul meteorologic. Mecanicii noștri Tokarev și Alferov meștereau cu multă răbdare și sîrguință diferite aparate pentru observațiile științifice.

Erau nevoiți să confecționeze aparatele într-o încăpere rece, în care uneltele de metal se lipeau de miini. Nu ne puteam îngădui oricînd să cheltuim combustibilul prețios pentru a pune în mișcare motorul care acționa strungul. De aceea, foarte adesea funcțiile motorului erau îndeplinite pe rînd de membrii echipajului. Gamankov, Ghetman sau Megher acționau dispozitivul de transmisie și trăgînd cureaua cu miinile, roteau axul principal al strungului pe care se strunjea piesa necesară.

Unele dintre aparatele confecționate de mecanicii noștri sînt expuse acum la Muzeul Arctic din Leningrad. Este greu să ne închipuim condițiile grele în care au fost confecționate

¹ Instrument pentru măsurarea vitezei gazelor și în special a vîntului. — N.R.

aparatele care uimesc pe oricine prin calitatea foarte bună a execuției.

Nu găsesc cuvinte pentru a reda cât de greu ne venea citeodată să ne descurcăm pentru a acoperi din rezervele noastre interne cerințele din domeniul aparatajului științific și al echipamentului. Uneori își pierdeau răbdarea chiar și cei mai răbdători oameni cum erau pomorienii noștri, care se deprinseseră cu toate vicisitudinile sorții în anii de muncă petrecuți în nord. Dar orice greutate poate fi învinsă, dacă știi că lupta aceasta are un sens, că ea este necesară cauzei.

De două zile și două nopți stăruia un ger de -44°C care-ți tăia răsuflarea. Sufla un vînt puternic, înghețat. Părea că aspra iarnă de la latitudini mari hotărîse să ne arate la sfîrșit tot ce putea.

Pe cerul decolorat, de un albastru palid, de parcă degerase, se stingeau istovite stelele care luni de-a rîndul ne luminaseră zile și nopți în șir. Tristul răsărit polar lumina nava troienită, pe care o cunoșteam pînă la cel din urmă nit și deasupra căreia filfiiu pavilioanele de sărbătoare.

Iată însă că la sud-est s-a arătat o dungă sfioasă roză. Apoi ea a prins culori mai vii, s-a făcut mai luminoasă, mai vizibilă, mai puternică și, în sfîrșit, pe la amiază, din șirul scund de nori care acopereau orizontul a răsărit un colț roșu — o frîntură de soare deformată din pricina refracției.

Soarele n-a stat mult pe meleagurile noastre : peste două ore, chipul lui roșu-portocaliu se întunecă, căpătă o culoare purpurie-închisă și dispăru în nori. Nouă însă ne-a fost de ajuns și atîta — știam că iarna se sfîrșise, că aveam înaintea noastră multe zile luminoase și că peste puțin timp, soarele va veghea asupra-ne ziua și noaptea.

Cînd echipajul s-a adunat în careul ofițerilor, i-am felicitat pe tovarăși cu prilejul răsăritului soarelui și am dat citire ordinului închinat acestei sărbători tradiționale a exploratorilor polari.

CUM AM DAT DE FUNDUL OCEANULUI

POSED ÎN ARHIVA MEA un document pe care-l păstrez cu o deosebită grijă, considerându-l ca un fel de atestat de maturitate tehnică a colectivului nostru. Este raportul nostru pe care l-am trimis conducerii Direcției Generale a Căii Maritime de Nord la 17 martie 1939. În acest raport era consemnat, în câteva rînduri, rezultatul îndelungii și emoționantei lupte, al cutezanțelor și dezamăgirilor amare, al căutărilor mereu noi de a dobîndi succesul și, în cele din urmă, al victoriei hotărîtoare.

„Echipajul de pe «Sedov» și-a luat angajamentul să pună la punct, în timpul derivei, măsurarea adîncimilor oceanului. Ca rezultat al muncii îndelungate și îndirjite a întregului colectiv, astăzi a fost măsurată adîncimea de 4485 m. A fost, de asemenea, asigurată efectuarea unor noi măsurări la fiecare 20 mîle de derivă. Paralel cu măsurarea adîncimii vom lua probe de fund. Prima probă a fost luată astăzi”.

Era a noua încercare pe care o făceam de a atinge fundul oceanului. De opt ori am coborît, fără nici un rezultat, în ochiul de apă înghețată, cablul confecționat de marinarii noștri. De cinci ori s-a rupt și a rămas la fund împreună cu greutatea și aparatele a căror construcție a cerut mari eforturi meca-



cilor noștri. Abia la 17 martie am izbutit, în cele din urmă, să obținem rezultatele dorite.

Am pornit la asaltul Arcticii, străduindu-ne să-i descoperim tainele.

De câte ori nu ni se păruse că încercarea noastră de a măsura adâncimile era irealizabilă ! Cît de des m-am nelineștit văzînd minile lui Butorin și Gamankov sfîșiate de sîrmă ! Marinarii noștri împleteau cu răbdare, fără o singură obiecție, cablul kilometru după kilometru. Și, ca un făcut, mecanicii nu izbuteau cu nici un chip să repare motorul cu explozie care nu mai funcționa ; de fiecare dată cînd încercam să măsurăm adâncimile eram nevoiți să punem în mișcare lacomul motor cu petrol „Simamoto” care sorbea ca un cal vedre întregi din prețiosul lichid uleios. Și doar economiseam fiecare gram de combustibil lichid.

Eu înțelegeam însă că trebuia, că eram datori să procedăm așa. Și în cele din urmă am învățat nu numai să măsurăm adâncimile oceanului și să luăm probe de sol de la fundul lui, dar am izbutit să obținem și cîteva probe hidrologice din stratul de la fund al apei, care prezentau un mare interes științific.

Mecanicii noștri glumeau : cîndva niște scafandri, avînd misiunea să străbată fundul Oceanului Înghețat și urmînd traseul lui „Sedov”, vor găsi cu ușurință drumul călăuzindu-se după cablurile și greutatea lăsate de noi pe fund. Cîte unul îi sfătua chiar în cazul acesta pe scafandri să culeagă toate cablurile, să le adune laolaltă și să le înșiruie pe drumul urmat de derivă. Plimbarea de-a lungul acestui cablu reunit ar fi destul de obositoare, deoarece s-ar întinde pe vreo doisprezece kilometri.

Aș dori să istorisesc amănunțit povestea măsurărilor noastre la mare adîncime. Din această istorisire se poate vedea deosebit de clar atît lupta pe care am dat-o împotriva greutateților, cît și creșterea cunoștințelor noastre, în lupta cu aceste greutateți.

Dacă am fi putut să scoatem de la fundul oceanului și să așezăm alături dispozitivele pe care le-am folosit cu prilejul primei măsurări a adîncimii, la 29 octombrie 1938, și la ultima măsurare care a avut loc la 27 decembrie 1939, am fi putut face o comparație foarte instructivă, căci ele s-ar fi deosebit

unul de altul cam tot atît pe cît se deosebeşte o locomotivă din zilele noastre de strămoşa ei păstrată la muzeu. Lunile lungi de muncă îndîrjită desfăşurată de întregul colectiv n-au fost risipite în zadar, deoarece am izbutit să confecţionăm un echipament mai mult sau mai puţin desăvîrşit. Nimic însă nu ia naştere dintr-o dată, de la sine, şi noi am fost nevoiţi să parcurgem pînă la capăt tot drumul anevoios al căutărilor.

Am descris într-un capitol anterior cum a decurs prima încercare de măsurare a adîncimii oceanului fixată pentru ziua celei de a 20-a aniversări a Comsomolului. Pe atunci nu ştiam multe lucruri şi ni s-a părut că ruperea cablului sondei se datorase unei întîmplări. Atît eu, cît şi ceilalţi tovarăşi, crezusem că era suficient să împletim un alt cablu mai trainic şi să-i dăm drumul la fundul oceanului, legîndu-i de capăt o greutate, pentru ca măsurarea să decurgă în bune condiţii. De aceea nu ne-a întristat prea mult pierderea celor 1 800 m de cablu, cu atît mai mult cu cît vinciul sondei de mare adîncime construit de mecanici, precum şi alte utilaje trecuseră admirabil examenul. Credeam că, peste vreo alte două săptămîni, vom izbuti să obţinem primele probe de la fundul oceanului.

Realitatea însă ne-a răsturnat presupunerile.

După 29 octombrie a început o perioadă întregă de teribile presiuni ale gheţurilor, care ameninţau la tot pasul să strivească nava. Nu ne ardea să lucrăm la împletitul cablului şi abia la 20 noiembrie a apărut în jurnalul de bord următoarea însemnare :

„Orele 16. Desfacem un cablu de oţel de 3 ţoli pentru a confecţiona o sondă în vederea măsurării adîncimii”.

Începînd din această zi, Butorin şi Gamankov au lucrat pe apucate, folosind fiecare clipă liberă pentru a pregăti un nou cablu : depăneau corect şuviţele separate în colaci, apoi răsuceau şuviţele acestea laolaltă. Uneori Ghetman şi Şarîpov dădeau o mîină de ajutor şefului de echipaj şi marinarului.

Între timp, mecanicii noştri Tokarev şi Alferov meştereau un nou dispozitiv pentru fundarisirea greutăţii în clipa în care capătul cablului va atinge fundul. Citisem într-o carte descrie-

rea dispozitivului lui Brook¹ și ne-am străduit să confecționăm cu propriile noastre forțe ceva asemănător. O bucată de țevă de la o conductă de apă care ar fi putut, după socotelele noastre, să pătrundă în fundul moale al oceanului și să ia măcar un pumn de mil oceanic a fost prevăzută cu 3—4 traverse mobile. Traversele acestea susțineau greutatea, adică frânturi de bară legate între ele cu sîrmă. După calculele lui Serghei Dmitrievici Tokarev, în momentul atingerii fundului tensiunea asupra acestor traverse scădea, iar ele urmau să slobozească greutatea ca niște gheare care se desfac. Dacă, scoțind cablul din apă, vom constata că greutatea a dispărut, ne vom da seama că el a ajuns la fund.

S-au scurs 24 zile pînă cînd au fost terminate toate pregătirile. Abia la 14 decembrie șeful de echipaj mi-a raportat cu un aer solemn că erau gata pregătiți alți 3 500 m de cablu, care, adăugați la cei 2 000 m ai vechii sonde reprezentau o lungime frumușică. Mai rămînea să verificăm minuțios toate împletiturile, să înfășurăm cablul pe tamburul vinciului și să începem măsurarea adîncimii.

Operația de verificare a noului cablu semăna cu oficierea unei slujbe religioase. Cablul a fost adus pe puntea inferioară. Au fost adunate toate lămpile cu petrol, cîte au putut să fie găsite, pentru a lumina cît mai bine încăperea. Cu tot gerul de -24°C , am deschis unul dintre hublouri, am trecut prin el un capăt al cablului și l-am tras pînă la vinciul instalat pe cavaletii de la pupa.

Doi marinari învîrteau încet tamburul, înfășurînd pe el noul cablu, iar ceilalți care erau adunați pe puntea inferioară verificau cu scrupulozitate fiecare centimetru al lui. Ar fi fost dăunător să ne zorim cu munca aceasta. Nu voiam să avem surprize neplăcute, căci dacă ar fi existat cea mai neînsemnată fisură măcar pe una din sîrmulițe, ea ar fi putut provoca ruperea întregului cablu. Din această pricină, verificarea cablului

¹ Este interesant de remarcat că ideea unui asemenea dispozitiv, propusă pe la mijlocul secolului trecut de micimanul Brook, fusese înfăptuită cu mult înainte de Petru I, care, printre feluritele treburi de stat, găsisese timp să se îndeletnicească și cu oceanografia. La indicațiile lui, a fost confecționat un aparat special pentru efectuarea măsurărilor în Marea Caspică. Aparatul era alcătuit dintr-o pereche de cîrlige cu un plumb dispuse în așa fel încît la cea dintîi izbitoră de fundul mării plumbul aluneca și cîrligele se înapoiau aducînd bucata de pămînt pe care o apucaseră. — *N.A.*

sondei a durat trei zile întregi. Abia cînd am fost absolut convinși că acest cablu fusese împletit ireproșabil, am dat dispoziția să se pregătească copca pentru a se purcede la măsurarea adîncimii.

În ziua de 18 decembrie (ne aflam la $84^{\circ}22',5$ latitudine nordică și $135^{\circ}02'$ longitudine estică) au răsunat pe gheață lovături de rangă. După două ore izbutiserăm să tăiem un orificiu în gheață de mărimea necesară. Și după aceea... Dar mai bine să ne istorisească jurnalul de bord ce a fost după aceea. Mi-e greu să găsesc cuvinte pentru a relata eșecuri atît de grele ca cel suferit atunci :

„Orele 12. Am început să filăm sonda cu greutatea de pe două bare fixate pe dispozitivul «sondei lui Brook», construit cu mijloace proprii.

Orele 12 și 10 min. Am oprit filarea sondei din cauza defectării frinei vinciului.

Orele 14 și 50 min. Frîna a fost reparată. Am început să filăm sonda.

Orele 16. Am filat întregul cablu de sondă lung de 5 500 m, dar nu am dat de fund.

Orele 16 și 20 min. Am început să virăm sonda.

Orele 17. Cînd au mai rămas în apă 3 300 de metri de cablu, acesta a plesnit și cei 3 300 de metri cu dispozitivul de fixare a greutății s-au dus la fund. Am oprit motorul”.

3 300 de metri ! Într-o singură clipă am pierdut roadele unei munci încordate de o lună întreagă.

Cablul rupt a dus pentru totdeauna cu el la fundul oceanului taina acestui eșec. Pot să garantez că acest cablu fusese împletit destul de solid. Verificarea minuțioasă care a durat trei zile exclude posibilitatea vreunei porțiuni mai slabe în oricare din împletituri. Cablul nu putea să plesnească în porțiunea lui nouă — calculele ne arată că el era destul de solid pentru a putea suporta greutatea.

Ne mai rămîne să presupunem, cu mai multă sau mai puțină precizie, că n-am surprins clipa în care sonda a atins solul și continuam să filăm în timp ce ea se afla la fund. S-au format astfel lațuri sau, vorbind în limbaj marinăresc, ochiuri care în timpul virării cablului din apă s-au transformat în acei funești cîrcei care ne mai jucaseră o dată festa la 29 octombrie : cablul a fost virat cu ochiuri, nu întins, și astfel

s-a produs ruptura. Trebuia să născocim cu orice preț un nou dispozitiv care să ne semnalizeze cu precizie momentul atingerii fundului. Pentru aceasta mai trebuiau să treacă câteva luni.

Deocamdată însă, al doilea eșec a avut asupra noastră un efect cât se poate de deprimant. Oamenii blestemau oceanul perfid. Eu am notat în jurnalul de bord :

„Intrucit pentru confecționarea cablului de măsurare a adâncimilor am folosit a doua parimă de amaraj, nu mai dispunem de alt material adecvat. Deoarece cablurile de oțel rămase prezintă numeroși circei și suvițe rupte și nici nu sînt potrivite prin grosimea suvițelor și a sîrmelor pentru a se confecționa din ele un cablu de sondă, renunțăm la încercările de măsurare a adâncimii”.

În tot cursul serii oamenii se infuriuau și se certau din pricina unor fleacuri. Chiar și în careul ofițerilor, unde după ceai începea, de obicei, o flecăreală nesfîrșită despre vrute și nevrute, convorbirea nu se înfiripa. Evitam stăruitor cu toții tema măsurării adâncimii, deși fiecare nu se gîndea decît la ea. Probabil că tocmai de aceea convorbirea lîncezea, avea ceva artificial. M-am întristat și m-am retras în cabina mea.

Am luat loc la masă și am început să desenez schițe și să chibzuiesc asupra lor, căutînd să găsesc răspuns la întrebarea care-i frămînta pe toți : de ce se rup totuși cablurile ? Deodată a răsunat o bătaie în ușă și am auzit în spatele meu o tuse sfioasă, cunoscută. Puteam să ghicesc fără greș după aceste indicii că intrase șeful de echipaj.

— Dmitri Prokofievici ?

— Prezent ! răspunse ca un ecou șeful de echipaj.

— Ce-ai de spus, Dmitri Prokofievici ? am întrebat, întorcîndu-mă cu fața spre el.

Șeful de echipaj s-a foit nehotărît în loc, chibzuind la ceva, apoi spuse :

— Konstantin Sergheevici, vezi că în fiecare zi se întîmplă cite ceva neprevăzut la noi. Da... Tot n-avem și n-avem timp... Și iată că în burlane s-a adunat iar funingine de un deget. Da... E timpul să le curățim...

— Mîine avem zi sanitară, Dmitri Prokofievici. Așa că o să le curățim mîine...

După ochii șefului de echipaj, m-am dumirit că nu venise cîtuși de puțin ca să-mi amintească de curățirea burlanelor.

Știa și singur prea bine că pentru ziua de nouăsprezece fusese stabilită o zi sanitară. Așteptam să văd ce va spune mai departe.

După cum era de așteptat, Butorin nu pleca.

— Foarte bine, spuse el tărăgănînd cuvintele, așadar o să le curățim. Da...

Luă cu băgare de seamă o țigară cu degetele sale crăpate, pline de înțepăturile făcute de sîrmă; i-am privit, fără să vreau, cu milă miinile. El îmi surprinse privirea și zîmbi :

— Miinile mi s-au făcut pestrițe de tot... Dar nu face nimic, pînă la nuntă, cum se spune, trece...

Tăcu o clipă, apoi, luîndu-și în sfîrșit inima în dinți, vorbi :

— Am auzit, Konstantin Sergheevici, că tu vrei să renunți la măsurarea adîncimii ?...

— Da, mă gîndesc să o amin deocamdată, am răspuns.

Șeful de echipaj trase din țigară, suflă o rotocoală de fum și rosti cu amărăciune :

— Nu-i bine. Am muncit atîta, am ars atît de mult petrol ! Inseamnă că totul a fost în zadar. Ei, îngăduie-ne să mai încercăm o dată. Numai o singură dată, hm ? O să depunem toate eforturile ca să ducem treaba pînă la capăt. Și dacă miinile degeră nu-i nimic. Toți băieții sînt de acord, m-am și înțeles cu ei. O să fie rînduială...

Drept să spun, în clipa aceea îmi venea să-l îmbrățișez și să-l sărut pe șeful de echipaj. M-a mișcat pînă în adîncul sufletului devotamentul său pentru știință, despre care avusese nu de mult o idee foarte vagă. Dar oare nu va fi și de astă dată trudă zadarnică ? Aveam oare dreptul moral să-i silesc pe oameni să continue munca aceasta chinuitor de grea, fără să fiu sigur de reușită ? Nu era mai cuminte s-o aminăm pînă la sosirea anotimpului cald ? Și, în sfîrșit, din ce aveam să împletim un al treilea cablu ? Nu mai aveam decît un material foarte uzat și nesigur.

L-am întrebat :

— Și din ce-o să împlețiți ?

Șeful de echipaj îmi aminti cu glas șovăielnic :

— Ce-ar fi dacă am lua, totuși, sîrma aceea de la sarkuri¹ ? Tokarev și cu mine am cumpănit — trebuie să țină...

¹ Cablurile care întăresc catargul în borduri — N.R.

Știam bine despre ce era vorba. Proiectul acesta se discuta de multă vreme în careul ofițerilor și fusese abandonat, socotindu-se că nu insufla încredere. Pe puntea noastră nr. 4 se afla un colac mare de cablu de oțel de 3 țoli, pregătit pentru înlocuirea manevrelor fixe¹. Cablul acesta era împletit din sîrme de oțel de 2 mm. Nu era permis să se împletească un cablu de sondă din această sîrmă: ar fi fost mult prea grea și nici nu ar fi fost maleabilă la răsucit. Ne puteam mîrgini doar să innădim diferitele ei fragmente într-un singur fir lung de oțel.

Dar un fir atît de subțire își va suporta oare propria sa greutate, dacă va fi întins pe o lungime de 4—5 km. Era mai mult decît îndoielnic.

Butorin mă privea iscoditor, repetînd:

— Numai o singură dată... Ei, pentru ultima oară! O să muncim ziua și noaptea... Să încercăm, hm?...

Cînd i-am acceptat propunerea, chipul șefului de echipaj s-a luminat pe dată.

— Am înțeles, spuse el, o să se facă!...

Se întoarse și se furișă din cabină cu mișcări stîngace, sfioase.

I se auzeau pașii zoriți; se grăbea să împărtășească știrea îmbucurătoare tovarășilor cu care plănuise noua încercare.

Am fost nevoiți să confecționăm cel de-al treilea cablu în toiul iernii polare. Munca s-a desfășurat însă fără oprire. Carticiile însemnau în jurnalul de bord:

„22 decembrie. Șeful de echipaj Butorin alege cablul de oțel pentru innădire. Temperatura aerului a coborît pînă la -28°C . Vîntul de la nord-est se intensifică.

23 decembrie. Butorin și Ghetman deapănă cablul de oțel de 3 țoli pentru a-l innădi la cablul trolului de mare adîncime... Temperatura aerului -28°C .

28 decembrie. Gamankov, Șarîpov și Ghetman deapănă cablul de oțel. Temperatura aerului $-37,7^{\circ}\text{C}$... Se aud trosnituri frecvente, din pricina gerului, în părțile lemnoase ale navei.

29 decembrie. Gamankov, Șarîpov și Ghetman deapănă cablul. Temperatura aerului $-35,1^{\circ}\text{C}$ ".

¹ Totalitatea cablurilor care fixează arborada. — *N.R.*

Butorin, Gamankov, Șarîpov și Ghetman au muncit timp de șaisprezece zile trudindu-se cu rigidul cablu de oțel. Este nemaipomenit de greu să manipulezi pe ger o sîrmă groasă și întinsă. Pînă la urmă însă, au izbutit să desfășoare cablul în sîrme separate și fiecare din acestea a fost depănată într-un colac aparte.

Acum cuvîntul hotărîtor revenea mecanicilor. Trebuia găsit un procedeu sigur de a uni toate sîrmele laolaltă. Vechea noastră metodă de înnădire nu mai era bună de astă dată, deoarece aveam de-a face doar cu un singur fir. A îmbina capetele lui numai prin lipire era de asemenea insuficient. Trebuia să aplicăm un procedeu combinat de cuplare și Serghei Dmitrievici Tokarev a elaborat un proces tehnic amănunțit de confecționare a cablului de sondă din sîrmă.

Conștiinciosului mecanic îi plăcea ca în orice lucru să existe continuitate. Și de astă dată, Serghei Dmitrievici a pregătit în primul rînd uneltele necesare.

A fixat pe o scîndură lungă două menghine pentru a strînge capetele care se înnodau. După aceea a fost confecționat un tubuleț special cu orificiul nițeluș mai larg decît diametrul sîrmei. Tokarev a trecut capătul uneia dintre sîrme prin tubulețul acesta, și după ce a răsucit sîrma în jurul celei de a doua, care era prinsă în menghine, a așezat una după alta cam vreo zece spire, folosindu-se de tubuleț. Apoi, cu capătul celei de-a doua sîrme s-a procedat la fel, înfășurîndu-se în jurul celei dintîi. S-au obținut astfel două îmbinări exacte care au fost scufundate pe dată într-o baie de cositor topit. După aceea, era mai ușor să rupi sîrma pe toată întinderea ei decît să desfăci îmbinarea cu mijloacele bordului.

Lipirea noului cablu de sondă se efectua pe puntea inferioară lîngă sobița încălzită la roșu, pe care era așezată o tavă plină cu cositor în stare lichidă. Îmi amintesc de zeci de munci de șoc care s-au efectuat pe nava în derivă, dar nici una din ele nu a fost atît de veselă și de bătaioasă ca aceasta care a fost efectuată din însăși inițiativa echipajului. Pe puntea inferioară toate au fost întoarse cu susul în jos. Prin hubloul deschis aburul ieșea în rotocoale. Se stîrneau valuri de fum albăstrui. Mirosea a acid clorhidric, a zgură. Lămpile aruncau o lumină tulbure. Dar nimeni nu băga de seamă mărunțișurile acestea.

Tokarev dirija cu însuflețire modul de lucru organizat de el. Sîrma se mișca de parcă ar fi fost pe bandă rulantă.

Lucrau aproape toți membrii echipajului. Unul desfășura un colac, altul strîngea capetele în menghine, al treilea mînuia tubulețul lui Tokarev răsucind îmbinările, al patrulea scufunda îmbinările în cositor topit, al cincilea verifica trăinicia și precizia lipirii, al șaselea trăgea sîrma lipită prin hublou pe punte, al șaptelea o înfășura pe tambur. Pentru ca să nu obosească curînd, oamenii își schimbau din cînd în cînd locurile de muncă.

Pe puntea inferioară răsunau tot timpul rîsete, se auzeau glume. Butorin era roșu la față ca un bujor, căci planul său se apropia de realizare. Oamenii îl tachinau oarecum ca pe eroul zilei, dar el nu se supăra și nu le rămînea dator : pomorienii au totdeauna o limbă ascuțită.

Oamenii voiau să termine cît mai repede cu putință cablu de sondă. De aceea, am fost nevoiți să nesocotim vremelnicele grafice oficiale al zilei de lucru. În jurnalul de bord era notat :

„10 ianuarie. Orele 10. Alferov, Tokarev și Nedzvețki îmbină sîrma. Butorin pregătește vinciul pentru sonda de adîncime.

11 ianuarie. Orele 7. Munca de îmbinare și de înfășurare a sîrmei pe tamburul vinciului continuă de 24 h fără întrerupere. Butorin, Gamankov, Tokarev, Alferov și Nedzvețki au lucrat toată noaptea. În clipa de față lucrarea a fost terminată. O parte din vechiul cablu de sondă, care era plin de defecte, a fost îndepărtată. Au fost lăsați în total 800 m de cablu de 5 mm, la care au fost adăugați 5000 m de sîrmă proaspăt preparată, groasă de 1,9 mm. Dispunem astfel acum de o saulă de sondă lungă de 5800 m”.

Cît timp Butorin, Gamankov, Șaripov și Megher mește-reau cablul, desfăcîndu-l în sîrme separate, mecanicii noștri lucrau la confecționarea unui nou aparat complicat pentru luarea probelor de la fundul oceanului. După cele două eșecuri hotărîsem să renunțăm la dispozitivul confecționat de mînă cu barele care înlocuiau greutatea din aparatul lui Brook. L-am sfătuit pe Tokarev să acorde atenție unui alt dispozitiv — o țevă specială, cu ajutorul căreia se iau de obicei probe de la fundul mării.

Aveam la bord două asemenea țevi. Dar toată nenorocirea consta în faptul că aparatul acesta este foarte greu, cîntărind aproximativ 100 kg. De aceea, n-am vrut să riscăm agățînd

o asemenea matahală la cablurile noastre subțirele și prea puțin sigure care susțineau cu greu chiar și o bucată de bară.

Aparatul pentru luarea probelor de fund este construit destul de ingenios. Este alcătuit dintr-un tub lung, al cărui orificiu inferior este prevăzut cu niște cîrlige late. În clipa desprinderii tubului de la fundul oceanului alunecă de sus peste cîrlige o greutate în formă de inel care pînă atunci era ținută pe bare; ea lovește peste fâlcile deschise ale cîrligelor silindu-le să se strîngă și să închidă orificiul de ieșire. Proba de fund care a pătruns în tub în clipa căderii acestuia pe fund nu mai poate ieși afară.

Să confecționezi un asemenea aparat cu mijloace proprii pe o navă în derivă era neobișnuit de greu, aproape de neconceput. Tokarev însă s-a apucat să îndeplinească și sarcina aceasta.

Lucrul cel mai ușor era să se confecționeze tubul; pentru aceasta era suficient să se taie o bucată dintr-o țevă de apă. Se iveau însă apoi o complicație după alta. Pe navă nu existau mașini de strunjit și de frezat și din această pricină mecanicii erau nevoiți să folosească procedee foarte complicate pentru a lucra piesele cele mai fine care cereau o precizie pînă la o zecime de milimetru.

Bunăoară, pentru a confecționa cîrligele era nevoie să se dea o gaură într-o bucată compactă de metal, apoi cilindrul format trebuia tăiat în jumătate, longitudinal, și ambele jumătăți ajustate cu precizie una de cealaltă. Greutatea goală pe dinăuntru urma să fie strunjită dintr-o bucată mare de metal.

Pentru strunjire a fost pus din nou în funcțiune vechiul agregat de strungărie de un om putere. Axul strungului era rotit de Pavel Megher, care fusese numit marinar¹.

„Atelierul mecanic” funcționa fără întrerupere și la 15 ianuarie aparatul construit de Tokarev a fost gata. Cîntărea doar 16 kg. Acum se putea face o nouă încercare, a treia la număr, de a ajunge la fundul oceanului.

În ziua aceea „Sedov” se afla la 84°41',5 latitudine nordică și 123°20' longitudine estică. Se învîrtise toată luna în jurul

¹ Pînă în toamnă l-a înlocuit la bucătărie Gamankov care, în chip neașteptat, s-a dovedit a fi un bucătar iscusit — N.A.

aceluiași punct, unde lăsasem la 18 decembrie în apele reci ale oceanului 3 300 m de cablu nou-nouț.

Din zori pîlpîia deasupra noastră maiestuoasă aurora boreală, care ajungea uneori de o intensitate extremă. La zenit strălucea o aureolă măreață. Razele, arcurile și fișiile tremurătoare colorau toată bolta cerească cu o neobișnuită iluminatie sărbătorească. Dar în afară de cartnic, pe care îl obliga serviciul să observe fenomenele cerești, de astă dată nimeni nu admira acest uimitor foc de artificii. Gîndurile ne erau absorbite de treburi mult mai prozaice : instalam contorul, tăiam o copcă, ungeam cu grăsime cîrligele automate pentru ca ele să nu refuze să funcționeze în apa înghețată, instalam iluminatul.

Cu toate că stăruia un ger de -38°C lucram cu destulă siguranță lîngă vinciul sondei de mare adîncime. În sfîrșit, la orele 14 și 40 min am dat comanda lui Butorin. Acesta și ocupase locul lui neschimbat lîngă tamburul pe care era înfășurat cablul :

— Fila cablul sondei !

— Am înțeles, fila cablul sondei ! răspunse voios șeful de echipaj.

Vinciul vibră și aparatul nou-nouț al lui Tokarev dispăru în copcă. Mecanicul îl însoți cu o privire mîndră și cu o deosebită duioșie.

La început totul a decurs normal. Motorul funcționa fără întrerupere și firul subțire de sîrmă dispărea lin în apă. Dar peste puțin neliniștea puse iarăși stăpînire pe noi : contorul înregistra deja a cincea mie de metri, iar Gamankov și Ghetman care trăgeau după metoda veche cablul cu cîrlige de aramă tot nu izbutiseră să surprindă momentul atingerii fundului. Era greu de presupus că în acest loc oceanul era atît de adînc. Mai curînd metoda aceasta empirică nu era valabilă : din punct de vedere fizic nu era posibil să se determine pe dibuite momentul în care capătul cablului greu se va așterne pe fund.

— Vira cablul sondei ! am comandat.

În chip neașteptat însă motorul nostru „Simamoto” a început să facă nazuri. Mecanicii s-au repezit la el ca să lămuirească pricina opririi. În timpul acesta cablul lung de 5 000 de m se legăna în copcă și capătul lui se tăvălea pe semne pe fund.

S-au scurs zece, douăzeci, treizeci de minute... Motorul uzat tot nu voia să funcționeze, deși se părea că mecanicii erau gata să intre și ei în cilindru ca să silească pistonul să se urnească. Eram toți nervoși și fiecare minută care se scurgea ni se părea o oră.

În sfârșit, la orele 15 și 40 min „Simamoto” s-a înviorat, a tușit cu bombăneli și a început să funcționeze. Toți au răsuflat ușurați. Dar bucuria noastră a fost de scurtă durată: după patruzeci de minute, când mai rămăseseră în apă 1 700 m de cablu, acesta s-a rupt și capătul lui s-a dus la fund, împreună cu aparatul lui Tokarev.

M-am uitat fără să vreau la al doilea mecanic. Era palid, dar nu i-a scăpat nici un cuvânt de pe buze și doar nu era de loc plăcut să vezi pieirea operei la care ai trudit, dăruindu-i toate forțele, timp de două săptămîni!

— Konstantin Sergheevici, un cîrcel! strigă de pe gheață Șaripov, care examinase la lumina electrică capătul rupt.

Chiar așa! Temerile noastre se adevăra: capătul dovedea clar că, după ce ajunsese la fund, cablul se înfășurase făcîndu-se ghem; s-au format apoi ochiurile, iar la ridicarea cablului acestea s-au strîns și unul dintre ele a format un cîrcel care s-a rupt. Trebuia să găsim cu orice preț un procedeu prin care să determinăm momentul cînd sonda ajungea la fund, altfel nu vom izbuti să facem nimic.

Ce-ar fi să folosim metoda sondajului multiplu? Coborînd cablul de cîteva ori consecutiv la adîncimi tot mai mari, puteam ghici cu o anumită precizie clipa atingerii fundului. Este adevărat că în felul acesta se mărea uzura cablului. Era însă mai bine să acceptăm acest neajuns decît să pierdem totul la primul sondaj.

În orice caz, experiența ne-a arătat că Butorin și Tokarev avuseseră dreptate: sîrma subțire de oțel nu se dovedise a fi mai slabă decît vechiul nostru cablu împletit și dacă n-ar fi fost blestematul de cîrcel nu ne-ar fi jucat festa.

Ne mai rămîneau 3 300 m de cablu. Ce-ar fi fost să-l îmbinăm cu restul vechiului cablu și să repetăm experiența? E adevărat că oamenii erau obosiți. Dar totuși doream toți cu ardoare să dobîndim niscaiva rezultate precise. Hotărisem doar ca de astă dată să facem ultima încercare de măsurare a adîncimii. Atunci de ce n-am epuiza toate posibilitățile? Hotărîrăm să îmbinăm numaidecît cablul de sondă cu încă o mie de metri din vechiul cablu alcătuit din două șuvițe.

Dar de unde să luăm o nouă greutate ? Dacă era vorba să riscăm, apoi trebuia să riscăm pînă la capăt. I se îngădui lui Tokarev să folosească tubul cel greu de colectare a probelor de fund, tăindu-i în prealabil partea cea mai voluminoasă pentru a face aparatul cît mai ușor.

Pentru ca motorul să nu consume degeaba combustibil, cît timp ne pregăteam pentru a doua măsurare, mecanicii au pus în funcțiune dinamul care era acționat de motor, în vederea încărcării acumulateorilor.

La această oră oamenii lucrau fără să-și precupească forțele. Uitaseră de frig, uitaseră că de dis-de-diminează nimeni nu mîncase nimic. Trebuia să-i trimitem cu sila ba pe unul, ba pe celălalt în careul ofițerilor unde Gamankov, îndeplinindu-și îndatoririle de bucătar, servea diferite gustări.

La orele 21 și 30 min se stinse pe neașteptate lumina. Ca o incununare a tuturor necazurilor, se rupteseră cureaua de transmisie. Mecanicii aprinseră lanternele cu petrol și se înarmară cu sulă și ață de cizmărie. După o jumătate de oră, cureaua fu cusută și puntea lui „Sedov” era din nou scaldată în lumină.

În sfîrșit, seara tîrziu totul a fost gata. La capătul cablului se legăna tubul cel greu pe care Tokarev îl tăiașe în jumătate. Îl privirăm cu oarecare teamă, însă nu aveam cu ce să-l înlocuim. Nu mai puteam amîna măsurarea cu încă două săptămîni, pînă cînd ar fi fost confecționat un nou aparat — nervii tuturor erau încordați la extrem și fiecare voia să ducă experiența la capăt chiar în ziua aceea.

La ora 22 și 10 min vinciul sondei de mare adîncime a început iar să funcționeze. Deși oamenii lucraseră timp de 12 h în ger, nici unuia nu i-a scăpat vreun cuvînt de tînguire. Toate privirile erau ațintite asupra copcii în care apa strălucea cu un luciu tulbure, acoperindu-se repede cu ace de gheață. Acolo, sub apă, se hotăra soarta experienței noastre.

Am hotărît ca prima dată să coborîm cablul pînă la 4 000 m și apoi, dacă nu va atinge fundul, să-l scufundăm mai adînc, tot mai adînc, mărind de fiecare dată lungimea cablului scufundat cu cîte 50—100 m.

Pe la miezul nopții am început să tragem afară cablul. Ne străduiam să învîrtim tamburul vinciului cît mai lin și mai încet cu putință pentru a nu zgîlții cablul sondei. Probabil că nici un pescar din lume n-a urmărit cîndva cu privi-

rea capătul sforii undiței cînd iese din apă cu atenția cu care urmăream noi ultimii metri ai cablului.

Pentru prima oară, după trei încercări neizbutite, cînd de fiecare dată rămăseseră la fund mii de metri de cablu, se întîmpla ceva neobișnuit : contorul înregistra sute, zeci, iar firul de sîrmă tot ieșea și ieșea din apă. În sfîrșit, în copcă se zări ceva mare și negru, se auzi un clipocit și Șarîpov strigă :

— Stop ! A ieșit greutatea !...

Cu mîinile tremurînde de emoție, el se ținea de tubul greu al lui Eckman, care revenise cu bine de la o adîncime de 4 km. Cîrligele erau strîns lipite.

Așadar ce era ? Victorie ? Bucuria noastră însă era prematură : cînd am desfăcut cîrligele, n-am izbutit să descoperim nici o probă de fund în tub. Obținusem doar jumătate de izbîndă : în noaptea aceea se făcuse dovada că noul nostru cablu era potrivit pentru efectuarea măsurărilor la mari adîncimi, de asemenea se dovedise că și un tub greu poate să revină de la fundul oceanului, dacă izbutim să evităm apariția cîrceilor. Numai că nu ajunsese pînă la fundul oceanului. Se vede că greutatea care fusese confecționată în grabă se smucise și închisese cîrligele înainte de vreme.

Era necesar să repetăm experiența încă de cîteva ori, coborînd cablul sondei la 4 050, 4 100, 4 150 m, pînă cînd ar fi atins solul, însă oamenii erau atît de istoviți de cele 14 h de muncă neîntreruptă pe vînt și pe un ger de -30°C încît am hotărît să amînăm repetarea experienței.

Terminasem măsurarea adîncimii pe la miezul nopții. După o oră au început să se audă zăngăniturile, trosnetele și duduiturile cunoscute : începea presiunea gheturilor care ajunse imediat de o forță teribilă. Echipajul, care nu apucase să se odihnească, plecă numaidecît spre bazele cu rezerve în apropierea cărora se iviseră crăpături. Aceasta a fost memorabila muncă de șoc pentru salvarea depozitului de combustibil pe care am descris-o într-un capitol anterior.

Munca aceasta de șoc neprevăzută ne-a răpit aproape zece zile și abia pe la sfîrșitul lui ianuarie am reușit să reluăm pregătirea unei noi experiențe, a cincea la număr.

Practica dovedise că parîma de sondă din sîrmă poate să suporte un tub greu. Dar pentru a acționa mai hotărît și cu mai puțin risc, ar fi trebuit, totuși, să înlocuim tubul acesta

cu un aparat mai ușor, Mecanicii noștri au declarat că vor confecționa un al doilea dispozitiv cu o greutate mai mică. Tokarev, Șaripov și Nedzvețki l-au meșterit toți trei în opt zile de lucru. A ieșit un aparat minunat, chiar mai bun decât primul.

La 11 februarie, când „Sedov” înaintase departe spre nord-est și se afla deja la $85^{\circ}51',3$ latitudine nordică și $120^{\circ}50'$ longitudine estică, am făcut încercarea următoare de a măsura adâncimea.

Și de astă dată era înspăimântător de frig — termometrul arăta $-35,5^{\circ}\text{C}$. Copca tăiată în gheață se acoperea aproape pe loc cu o pojghiță de gheață și eram nevoiți s-o curățim mereu pentru a reduce frecarea cablului sondei. Trebuia să supraveghem cu o deosebită atenție contorul, care se acoperea tot timpul cu gheață.

Am început lucrările de măsurare a adâncimii destul de târziu, la orele 16 și 5 min, deoarece în cursul dimineții Efremov, Butorin, Gamankov și Ghetman fuseseră ocupați să efectueze stația hidrologică. De la orele 9 pînă la 16 izbutiseră să ia 16 probe de apă de la diferite niveluri pînă la o adâncime de 2 000 m inclusiv.

După o pauză de 5 min, lucrările au fost reluate. De data asta am hotărît să procedez cu o prudență extremă și pentru început am filat doar 3 600 m de cablu.

La orele 17 și 40 min am scos afară tot cablul sondei. Aparatul lui Tokarev a revenit cu bine la suprafață. Mecanicii se luminară la față cînd își zăriră odrasla întreagă și nevătămată. Cîrligele aparatului rămăseseră însă desfăcute, ceea ce însemna că el nu atinsese fundul.

— Ia să încercăm la patru mii două sute! i-am spus lui Butorin, care era de serviciu la vinci.

Șeful de echipaj își puse mașina în funcțiune și după o jumătate de oră contorul ne arată că cablul nostru de sondă se află la o adâncime de 4 km.

La ora 19 și 55 min am început să virăm iarăși cablul. Aparatul lui Tokarev răsări iar din apă și iarăși avea cîrligele deschise. N-am descoperit nici un grăunte de sol în tubul aparatului. Oceanul era mult mai adînc decât presupuneam.

— Haide la patru mii șapte sute cincizeci! am comandat eu.

Firul subțire de oțel a fost scufundat a treia oară în apă. La orele 20 și 35 min am început să virăm cablul. Am virat încetisor timp de o oră și jumătate. Părea că totul decurge bine. Dar tocmai la sfârșitul experienței (rămăseseră în apă doar 550 m de cablu) s-a produs pe neașteptate o nouă avarie: cînd o înădătură a sîrmei trecu prin contor, se auzi un scîrțit ușor al metalului și în aceeași clipă capătul cablului împreună cu aparatul dispărură în apa rece...

Mi-am înleștat dinții. Orice răbdare are o limită. Puteam să ne împăcăm cu inima strînsă cu pierderea celor 550 m de cablu. Dar să înecăm de fiecare dată în copcă un aparat nou era un lux prea mare... A trebuit să comand :

— Oprește motorul ! Ajunge pentru astăzi.

Oamenii, posomorîți, s-au răspîndit prin cabinele lor.

Timp de două săptămîni n-am mai pomenit de măsurări de mare adîncime. După experiența ghinionistă efectuată la 11 februarie, cuvintele „cablul” și „confecționarea aparatului” au dispărut fără urmă din paginile jurnalului de bord.

După aceea însă, cînd amărăciunea înfrîngerii ne-a mai trecut puțin, am început să ne gîndim din nou la experiențe.

Aruncam priviri tot mai dese tuburilor pentru măsurarea adîncimilor care zăceau nefolosite pe puntea inferioară de la pupa. După cele două eșecuri, ar fi fost pur și simplu neomennos să-i sîlesc pe mecanici să se apuce să confecționeze un aparat nou. Dar de ce să nu încercăm să folosim tuburile care erau gata, cu atît mai mult cu cît mai aveam la dispoziție peste 4 000 m de cablu gata confecționat ?

După cum s-a constatat mai tîrziu, tuburile care zăceau fără folos nu mă nelinișteau numai pe mine. O dată, Butorin, care începuse o convorbire, ca de obicei, pe ocolite, aminti pe neașteptate :

— Konstantin Sergheevici, avem acolo niște tuburi...

Am înțeles pe dată unde voia să ajungă șeful de echipaj, dar m-am prefăcut că nu pricep.

— Ce fel de tuburi ?

— Păi, din alea... Pentru adîncime...

— Ei și ?

— Păi, cum să vă spun ? Poate că ne-ar prinde bine la ceva ?

Am zîmbit fără să vreau și am răspuns :

— Au să prindă, Dmitri Prokofievici, au să prindă...

Dacă am fi izbutit măcar o singură dată să măsurăm adîncimea și să obținem o probă de la fundul oceanului, știința ne-ar fi mulțumit călduros. Să abandoneze o treabă începută înainte de a fi epuizat toate posibilitățile, nu le stă bine exploratorilor sovietici.

Aveam două tuburi pentru măsurarea adîncimilor. Așadar, în cazul cel mai rău puteam efectua două experiențe. Era necesar doar să mărim rezerva de cablu de sîrmă, ceea ce puteam să facem acum destul de repede.

După ce am stat de vorbă cu tovarășii și am văzut că se vor apuca bucuros de treabă, am hotărît să ne pregătim pentru cea de-a opta încercare de a măsura adîncimea.

În ziua de 8 martie, pe cînd derivam departe, dincolo de paralele 86, Butorin, Șarîpov și Ghetman s-au apucat să confecționeze un nou cablu. Mecanicii au început să repare motorul „Simamoto”, pentru ca să nu ne mai joace festa în clipa hotărîtoare, așa cum se întîmplase la 15 ianuarie. Gamankov le dădea ajutor mecanicilor învîrtind manual axul strungului.

După trei zile și trei nopți, toate pregătirile pentru măsurarea adîncimii au fost terminate.

Iată însă că au reînceput presiunile ghețurilor. La 13 martie am fost nevoiți să contramandăm efectuarea stației magnetice : gheața se cutremura sub coliba de gheață și magnetometrul nu putea să dea indicații precise.

Abia la 15 martie, cînd „Sedov” se afla la 86°25' latitudine nordică și 108°06' longitudine estică, ghețurile s-au liniștit într-o oarecare măsură. Ne-am grăbit să reîncepem experiențele noastre, deși gerul ajunsese la —35°C. Amintindu-ne că în timpul ultimelor măsurări descoperisem adîncimi mari, am hotărît pentru început să filăm 4 800 m și după aceea să mărim treptat lungimea cablului pînă cînd vom izbuti să dăm de fund.

Pe la amiază cablul de sondă era deja scufundat în copcă și mecanicii au pus în funcțiune motorul. Cablul a început să vină încet, în sus. Toți urmăreau cu atenție mișcarea firului care se acoperea repede cu gheață. Șarîpov, care era de serviciu la copcă, se ghemui și se întinse înainte fiind gata

în orice moment să se repeadă spre cablu și să-l apuce, dacă și de data asta s-ar fi desfăcut vreo înădătură.

Pe la ora unu după-amiază ieșiseră din apă 4 400 m de cablu, cînd deodată s-a iscat o vînzoleală pe gheață și au răsunit strigăte :

— Un cîrcel !

— Stop ! S-a rupt !

— L-am prins ! L-am prins !...

Din apă răsări cablul încolăcit în spirală, se formă un cîrcel și cablul se rupse. În aceeași clipă Șarîpov, cu o mișcare dibace, calculată cu precizie, prinse capătul cablului rupt și îl ținu suspendat cu cîțiva centimetri deasupra apei.

Vinciul a fost oprit. Am coborît pe gheață și am început să virăm cablul cu mina. Metru de metru se așezau pe gheață spirele cablului pe care îl prinsese Șarîpov. Cablul era tot numai ochiuri și... în cîteva locuri mînjit cu un mîl cenușiu, argilos.

Pămînt ! Pămînt luat de la fundul oceanului ! Lucrul pentru care alergasem atît de mult și fără rezultat !... Am strîns cu băgare de seamă, de pe sîrmă, grăunții care înghețau repede ai acestui jalnic noroi, admirîndu-i ca pe cea mai prețioasă comoară. Cîte forțe, cită energie am cheltuit pentru a-i obține !

Pe la orele 13 și 15 min scosesem cu mîna din copcă 300 m de cablu. Era tot ce izbutisem să salvez — restul de 100 m împreună cu tubul se rupsesese.

Nu regretam prea mult pierderea aceasta, deoarece astfel am reușit să atingem scopul principal : am văzut solul ridicat de cablu de la fundul oceanului. Pentru a da posibilitate întregului echipaj să-și admire roadele muncii îndelungate și anevoioase, după ce lucrările au fost terminate, am adus pe puntea inferioară un microscop puternic și, așezînd pe o lamelă grăunții prețiosului mîl, am propus doritorilor să-i privească. Marinarii au examinat îndelung grăunții colțuroși, de culoare închisă, pe care cablul nostru îi extrăsese de sub straturile apelor oceanului...

Judecînd după urmele de mîl și după ochiurile care se formaseră la capătul cablului sondei, greșisem socoteala cu 400 m. Din această cauză 400 m de cablu zăceau la fundul oceanului. Așadar, în punctul acesta adîncimea era de aproximativ 4 400 m.

Pentru a obține o cifră mai precisă ar fi trebuit să repetăm cât mai repede cu putință măsurarea, folosind al doilea tub care fusese scurtat și făcut considerabil mai ușor prin străduințele marinarilor noștri.

De data asta hotărîsem să adoptăm o nouă improvizație : să fixăm la capătul cablului de oțel o bucată de cablu de cînepă, lung de 210 m, provenind de la cablul de sondă. Cablul de cînepă este mlădios și moale, dar totodată suficient de rezistent încît cîrceii nu au influență asupra lui. Chiar în cazul în care cablul de cînepă se va îngrămădi pe fund nu va fi nici o primejdie, deoarece el se va întinde de îndată ce cablul va fi tras în sus. Trebuie să spun că această perfecționare simplă, dar totodată importantă, a măsurărilor noastre ne-a salvat în nenumărate rînduri mai tîrziu.

Un rol și mai important l-a avut însă, fără doar și poate, propunerea pe care ne-a făcut-o modestul nostru mașinist, Kolea Șarîpov, în dimineața zilei de 17 martie, cu cîteva ore înainte de începerea măsurării, care s-a încheiat cu o victorie hotărîtoare.

Părea că ziua aceea nu promitea nimic bun. În orice caz, n-a început cituși de puțin vesel. Jurnalul de bord de pe „Sedov” ne precizează următoarele despre dimineața aceasta :

„17 martie. La orele 7 — timp de 7—10 min — presiune a gheții în canalul de la pupa. La orizont un noruleț ușor de abur. Vînt dinspre sud-vest de forța 3 (3, 4—5, 4 m/s). Temperatura aerului înconjurător —41,2°C.

Orele 9 și 30 min. Butorin, Ghetman și Șarîpov continuă lucrul de pregătire pentru măsurarea adîncimii apei.

Orele 11. Nava a primit o izbitură în dreptul canalului de la pupa, presiune a gheții și formare de creste de gheață... Presiunea gheții la pupa și la babord în dreptul canalului de la pupa continuă cu mici întreruperi.

Orele 14 și 15 min. Presiune la pupa și la babord de o forță considerabilă ; pe locul canalului s-a format o creastă de gheață tinăra. Sub înfriurirea presiunii începe să se sfărîme și gheața veche de la babord, la o depărtare de 20 m de navă, iar banchiza de la babord trosnește puternic : valul format de crestele de gheață se apropie încet de navă.

Începînd de la orele 14, echipajul își continuă munca de pregătire pentru măsurarea adîncimii apei”.

Această scurtă însemnare dovedește destul de grăitor cât de mult se deprinsese echipajul de pe „Sedov” cu condițiile specifice ale derivei. Acum nu ne mai pierdeam timpul în zadar ca să contemplăm spinările de gheață care hoinăreau pe ocean. Asupra lor vegheau cu agerime carnicii și aceasta era suficient. La momentul oportun, carnicul dădea semnalul și atunci toți cei cincisprezece membri ai expediției porneau la luptă împotriva gheturilor care ne atacau. Până atunci însă fiecare se îndeletnicea liniștit cu treaba lui.

Judecînd după unele semne, în a doua jumătate a zilei trebuia să înceapă un moment de acalmie, de care trebuia să profităm pentru a măsura adîncimea. Am pășit pe puntea inferioară, ca să văd cum înainta treaba la Butorin, Șaripov și Ghetman. Pe sobiță stătea la uscat contorul. Pe un perete atîrna un obiect nou pe care nu-l mai văzusem pe puntea inferioară : un cîntar cu arc de alamă, de formă rotundă.

Am vrut să-l întreb pe șeful de echipaj de ce aduseseră cîntarul cu arc aici, dar Șaripov mi-a luat-o înainte.

— Ce părere aveți, Konstantin Sergheevici : ce-ar fi dacă am încerca totuși, să-l aplicăm ? Vă amintiți că Tokarev a propus încă în toamnă...

Mi-am amintit pe dată istoria acestui cîntar cu arc. Cînd abia începusem pregătirile pentru măsurările de adîncime, Tokarev a găsit în compartimentul mașinilor cîntarul acesta vechi, care fusese folosit cîndva la cîntărirea sacilor cu cărbuni, și a propus să-l folosim în loc de dinamometru. Dacă atîrnăm de cîntar un contor, pe măsura scufundării cablului de sondă, indicațiile lui trebuiau să se ridice continuu, deoarece greutatea cablului scufundat avea să înceapă să crească. Dar în momentul în care sonda avea să atingă fundul, indicația cîntarului trebuia să scadă brusc. Acesta trebuia să fie semnalul opririi filării cablului.

Ideea aceasta era cât se poate de simplă și de practică. Dar cablul nostru împletit cîntărea cu mult mai mult de 350 pounds¹ pentru cât era calculat cîntarul. Propunerea lui Tokarev a fost respinsă, iar după aceea a fost dată uitării. Doar Șaripov mai avea ochii ațintiți asupra acestei balanțe cu arc.

Acum, cînd confecționasem un cablu de sîrmă care cîntărea de două ori mai puțin decît precedentul, cîntarul era

¹ Unitate de măsură engleză, egală cu 0,453 kg — N.R.

cum nu se poate mai potrivit. Hotărîrăm să-l folosim numai-decît.

Șarîpov își aduse dinamometrul pe punte, îl fixă solid de grua pentru bărci și atîrnă de el contorul prin care a tras cablul de cînepă care avea la capăt tubul scurtat al lui Eckman. Acum aveam o dublă garanție împotriva ruperii: în primul rînd, cablul de cînepă, asupra căruia cîrceii nu aveau nici un efect, iar în al doilea rînd, dinamometrul improvizat, care trebuia să ne semnalizeze mai mult sau mai puțin la timp momentul atingerii fundului. Așteptam cu nerăbdare ca ghețurile să se liniștească pentru ca să ne punem în practică inovațiile.

În sfîrșit, presiunile gheții încetară și la orele 3 dimineața ne-am apucat de lucru... După patruzeci de minute vinciul a fost oprit. Contorul arăta că se lăsase la apă 4 210 m. Indicatorul balanței s-a oprit la cifra 290, ceea ce însemna că cei 4 210 m de cablu împreună cu greutatea cîntăreau în apă 290 pounds.

Zărînd cifra aceasta, am continuat să filăm încet cablul, oprind vinciul la fiecare 50 m, pentru a verifica indicațiile dinamometrului.

Șeful de echipaj arăta o oarecare neîncredere în inovația propusă de Șarîpov și se uita cu teamă la vechiul cîntar. Cu toate că ea își măsura de fiecare dată indicațiile, Butorin deschidea tot mai în silă frîna vinciului.

Contorul marca 4 260 m... 4 310... 4 360... Acul dinamometrului înainta tot mai departe și mai departe.

În cele din urmă, șeful de echipaj nu mai suportă :

— Konstantin Sergheevici, să nu credeți în aparatul acesta ! Blestematul ăsta de cîntar o să ne joace festa ! O... să rămînem fără cablu...

Eu mă frămîntam la fel ca și Butorin. Riscul era mare : sîrma putea să nu suporte o greutate atît de mare și atunci trebuia să reîncepem totul. Eram datori însă să ducem experiența pînă la capăt.

— Încă cincizeci !

Șeful de echipaj îmi aruncă o privire dojenitoare și, dînd deznădăjduit din mîini, apăsă pe maneta frinei. Cu un duduie desperat vinciul lăsa să se desfășoare la apă alți 50 m de cablu. Indicatorul cîntarului își mări din nou indicația.

4 410 m ! Și tot nu am atins fundul ? Poate că într-adevăr nu trebuia să ne încredem în cântarul ăsta vechi ? Doar rîndul trecut cablul atinsese fundul la o adîncime de 4 400 m.

— Încă cincizeci !

Pe contor cifrele se perindau tot mai repede : 4 420... 4 430... 4 440... 4 450...

Șeful de echipaj frînă. În momentul în care contorul arată că în apă se aflau 4 460 m de cablu, acul dinamometru-lui făcu un salt, oprindu-se la cifra record de 310 pounds. Și nici un semn de atingere a fundului.

— Haideți încă cincizeci !

Șeful de echipaj imploră :

— Nu se cade mai mult, Konstantin Sergheevici ! Are să se rupă, zău că are să se rupă. O să rămînem fără cablu... Trebuia totuși să terminăm experiența și am repetat :

— Încă cincizeci !

Butorin deschise frîna și cablul porni și mai în adînc. Tamburul sălta cu un urlet surd în tacheții de fontă care țineau locul de lagăre și se lărgiseră prea mult din cauza uzurii. Întregul vinci se zădușea. Șeful de echipaj mormăia :

— Să vezi c-o să se rupă... Să vezi c-o să se rupă... 4 510 m !

Mi-am aruncat privirea pe cadranul cântarului și — vai ! cîtă bucurie ! — indicatorul lui oscilă pe neașteptate în direcția opusă și se opri în dreptul cifrei 270.

— Greutatea a atins fundul ! i-am strigat lui Butorin. Pregătește-te pentru virarea cablului !

Butorin și Șarîpov se agitară lîngă grua pentru bărci. Racordau al doilea contor pentru a micșora flexiunea cablului în timpul virării. Indicația cântarului, la care fusese atașat primul contor, a scăzut la 240 pounds, deoarece o parte a solidității trecuse pe seama noului contor.

Așteptam foarte tulburat să se sfîrșească toate pregătirile pentru virarea cablului, deoarece indicația dinamometru-lui putea să scadă și din alte cauze, nu numai pentru că greutatea atinsese fundul. Încordarea putea să scadă și în cazul cînd capătul cablului împreună cu tubul lui Eckman și cablul de cîneapă nou-nouț se rupsese, nemaiputînd suporta greutatea.

La orele 4 după-amiază am început, în sfîrșit, să virăm cablul sondei. Și imediat după ce contoarele au început să înregistreze 20 m, indicatorul cântarului făcu un salt brusc

și indicația lui crescuse instantaneu cu 30 pounds. Am răsuflat ușurat : acum era clar că acolo, la fund, totul era în ordine. Un asemenea salt era o dovadă sigură a desprinderii sondei de fund.

Am notat în carnetul pentru memorizare :

„Orele 16,05 min. Lungimea cablului virat — 4 490 m.

Indicația cîntarului — 270 pounds.

Unghiul devierii cablului de la verticală — 2°.”

Timp de o oră și cincizeci de minute am virat cablul afară din apă. Cablul de sîrmă a rulat lin, fără nici un cîrcel pînă la ultimul metru. După aceea am tras cu mîna cablul de cînepă și, în cele din urmă, a apărut în copcă și tubul. Cîrligele erau închise, așa cum se cuvenea, iar tubul era minjit cu mîl cafeniu — el se înfipsea pe o porțiune de 10 cm în fundul moale al oceanului.

Am scos cu cea mai mare precauție din tub această primă probă pe care o luasem după toate regulile. După o jumătate de oră am notat în jurnalul pentru măsurările de mare adîncime însemnarea nr. 1 :

„17 martie 1939. Latitudine 86°25', 1, longitudine 108°20'. Adîncimea 4 485 m. Fund — mîl cafeniu.”

Ne era hărăzit să mai încercăm nu o dată sentimentul unei amare dezamăgiri ; mai aveam să jertfim oceanului mai mult de 1 000 m de cablu. Dar începînd din această zi, începînd de la 17 martie 1939, lucram deja după reguli precise, verificate de experiență. Prin eforturile întregului colectiv a fost găsită, în sfîrșit, o metodă ; ne mai rămînea doar s-o precizăm și s-o desăvîrșim.

Și dacă, pînă acum, fiecare încercare de măsurare a adîncimilor fusese un adevărat eveniment, după două-trei luni măsurările la mare adîncime deveniseră o îndeletnicire la fel de obișnuită, de fiecare zi, ca și stațiile hidrologice și magnetice.

PRIMĂVARA DINCOLO DE PARALELA 86

NOȚIUNEA de primăvară la latitudinile mari ale Arcticii este cît se poate de relativă. Marinarii de pe „Sedov” — vai! — erau lipsiți de toate acele plăceri care bucură privirea, mirosul și auzul locuitorilor de pe Marele Pămînt: n-au văzut cum dispăre zăpada de pe ogoare și cum de sub nămeți se arată pămîntul negru, acoperindu-se de o vegetație timidă de un verde gingaș, n-au auzit murmurul apelor de primăvară și cîntecul primelor ciocirlii, n-au simțit mirosul mugurilor lipicioși ai mestecenilor și arțarilor.

În cazul cel mai bun ne-a fost dat să admirăm țurțurii firavi care atîrnau de pe punte în partea bătută de soare, sau mormanul de zgură de pe gheață în jurul căruia zăpada se topise puțin. În martie, aprilie și mai dincolo de paralela 86 se consideră că este o zi caldă atunci cînd mercurul nu coboară în termometru sub -20°C .

Dar chiar și primăvara arctică își are bucuriile ei. În primul rînd, numai după o îndelungată noapte polară poți simți pe deplin toate avantajele luminii solare atît de obișnuită pentru locuitorii latitudinilor medii, răsărituri și apusuri zilnice. În al doilea rînd, te bucuri și de o temperatură de -20°C , dacă pînă atunci au stăruit cu îndărătnicie geruri de -40°C . În al treilea rînd, primăvara



ghețurile se liniștesc de obicei și poți să dormi fără teamă că ai să auzi în toiul nopții semnalul că începe munca de șoc.

În sfârșit, tocmai primăvara, când începe perioada luminoasă poți desfășura în toată amploarea lor observațiile științifice, fără să riști să-ți rupi piciorul într-un canal troienit, fără să te temi de o întâlnire neașteptată cu un urs în beznă și să-ți faci tot timpul de lucru cu lămpile cu petrol.

Primăvara anului 1939 ne-a găsit la periferia îndepărtată a polului, unde meridianele se apropie atât de mult, încât un schior antrenat poate să traverseze într-o zi vreo zece din ele și chiar mai multe; doar 4 mile despart un grad de meridian de altul la aceste latitudini. Iată de ce atunci când suflă un vânt bun de la răsărit, meridianele zboară prin fața hublourilor lui „Sedov” ca niște borne: numai în aprilie am înaintat de la est la vest cu mai mult de 25° — de la meridianul 107 la 81.

Trebuia să grăbim desfășurarea observațiilor științifice, dacă voiam să tragem folosul maxim din faptul că ne aflam dincolo de paralela 86: era de așteptat ca dincolo de meridianul Țării lui Franz-Josef ghețurile ne vor antrena în chip inevitabil spre sud-vest.

Iată de ce zilele geroase ale primăverii anului 1939 au fost pline de activitatea creatoare deosebit de încordată a colectivului de pe „Sedov”. Niciodată încă observațiile științifice nu s-au desfășurat la bord cu o asemenea amploare și cu atîta intensitate ca acum. Pentru a da o idee asupra specificului și particularităților acestei perioade, revin la însemnările din jurnalul meu.

„20 martie. $86^{\circ}26',3$ latitudine nordică, $107^{\circ}04'$ longitudine estică. Așadar, iată că a sosit primăvara. Pot să remarc cu bucurie că s-a făcut mai cald. Ieri au fost $-40,3^{\circ}\text{C}$, iar astăzi doar $-33,6^{\circ}\text{C}$. Într-o singură noapte o diferență de aproape 7° ! Dar principalul, firește, nu-l constituie aceasta, ci faptul că acum putem să ne lipsim de lămpile cu petrol de care ni s-a făcut silă: este lumină continuă, ziua și noaptea...

Ieri am îndepărtat solemn izolația de la cele două hublouri din careul ofițerilor și lumina zilei a năvălit în refugiul nostru afumat. Toți s-au bucurat ca niște copii.

Soarele, care doar cu zece zile în urmă abia se arătase la orizont, se rotește acum în jurul lui «Sedov» aproape zi și noapte. Din păcate, nu avem deseori prilejul să-l vedem:

norii, cețurile și ninsoarea ascund astrul privirilor noastre. Totuși, lumina zilei este absolut suficientă pentru a vedea bine tot ce ne înconjură.

Trebuie să spun că am descoperit multe lucruri surprinzătoare. Anul trecut, o dată cu apariția soarelui, am zărit în jurul lui «Sedov» lanțuri amenințătoare de creste de gheață care ajungeau adesea la o înălțime de 4—6 m. Creste de gheață uriașe ne barau toate drumurile; pentru a ne depărta de navă cu un kilometru în orice direcție trebuia să depunem eforturi mari. Acum însă ghețurile au o înfățișare mult mai pașnică: cea mai mare parte a lanțurilor formate din creste de gheață nu depășesc înălțimea de 1,5—2 m.

Vara trecută, soarele și apa neteziseră cele mai multe creste și sloiuri de gheață înclinate într-o parte, care se formaseră în timpul deplasărilor ghețurilor. În cursul acestei ierni însă, cu tot numărul mare de presiuni intense (de la 1 septembrie până la 17 martie am numărat 88 de deplasări ale ghețurilor), crestele de gheață au fost formate mai ales de gheața tină, groasă de 20—45 cm.

Din măsurarea noastră rezultă că, la latitudini mari, nivelarea specifică firească a învelișului de gheață se produce și datorită diferitelor ritmuri de înghețare: grosimea banchizelor mai tinere crește infinit mai repede decât a celor vechi.

Iată ce ne arată măsurarea pe care au efectuat-o astăzi Buinițki și Butorin:

Vîrsta gheții	Grosimea gheții, în cm	
	în noiembrie 1938	20 martie 1939
Gheață tină, apărută în noiembrie 1938	0	170
Gheață formată în 1937	102	176
Gheață formată în 1936	146	196

Deocamdată n-am întîlnit banchize mai groase, deși Nansen a găsit și mai la sud ghețuri a căror grosime atingea 317 cm.

Nansen a fost martor al îngroșării învelișului de gheață chiar și în lunile de vară. Noi însă nu numai că nu am observat

un asemenea fenomen vara trecută, ci, dimpotrivă, am observat un proces de distrugere rapidă a gheții; ea se topea și grosimea ei scădea.

Pesemne că în ultimii patruzeci de ani procesul formării gheții s-a schimbat foarte mult. Este posibil ca încălzirea Arcticii să nu fie factorul cel mai puțin important în acest proces. În orice caz, iarna aceasta a fost mult mai călduroasă decât pe timpul când «Fram» deriva la aceste latitudini.

Ieri am calculat temperaturile medii lunare, începînd din septembrie 1938, și le-am comparat cu temperaturile înregistrate în timpul derivei lui «Fram», începînd din septembrie 1894. Temperaturile medii lunare în timpul derivei noastre s-au dovedit a fi mult mai ridicate decât în timpul derivei lui «Fram», cu toate că «Sedov» deriva cu mult mai la nord decât corabia lui Nansen.

Este interesant că tocmai acum, în martie, cînd Nansen și tovarășii săi de drum observaseră o încălzire, în regiunile derivei noastre s-a lăsat frigul cel mai mare din toată perioada. Probabil că temperatura noastră medie lunară în martie va fi mai joasă decât aceea constatată de «Fram» în cursul aceleiași luni.

Creșterea generală a temperaturilor din timpul iernii este însoțită de încă un fenomen interesant: învelișul de zăpadă atinge în medie doar 20 cm. A fost o iarnă aproape fără zăpadă. Aceasta nu se potrivește de loc cu ideea noastră tradițională despre Arctica, ca despre o regiune a troienelor foarte înalte și a ninsorilor vijelioase.

Într-un cuvînt, n-am pribegit în zadar la aceste latitudini. După toate probabilitățile, vom aduce savanților noștri destule noutăți.

Deocamdată însă trebuie să ne grăbim să punem în aplicare noul plan de observații științifice. Numai de ne-ar ține puterile! Planul este destul de încărcat: pentru a putea îndeplini pînă la 1 Mai tot ce-am stabilit trebuie să cheltuim 411 zile-om, iar noi dispunem doar de 385. Nu ne rămîne altceva decât să contăm pe depășirea graficelor.

Lupta pentru ridicarea productivității muncii rămîne o sarcină vitală chiar și în pragul polului!

21 martie. Viscolul face ravagii. Suflă un vînt de sud-vest de forța 7 (13,9—17,1 m/s). Este tocmai ceea ce ne trebuie. El va încetini înaintarea noastră spre Marea Groenlandei și poate că ne va apropia și mai mult de pol.

Încă o veste bună : astăzi și-a luat zborul din Moscova spre insula Rudolf avionul «U.R.S.S. — N-171», unul dintre avioanele care au zburat la Polul Nord. Echipajul va efectua un cart de supraveghere, urmărind deriva lui «Sedov». La cel dintîi semn de cerere de ajutor, avionul va putea să zboare spre noi. Avionul este comandat de vechea noastră cunoștință — Gheorghi Orlov. El a zburat spre caravana noastră în Marea Laptev, atunci cînd a fost evacuată o parte din echipajele navelor aflate în derivă.

În compartimentul mașinilor munca este în toi. Mecanicii noștri se vor transforma curînd în niște specialiști pasionați în construcția de aparate — confecționează absolut tot ce este necesar pentru experiențele științifice. Iată o listă, care nici pe departe nu este completă, din tot ceea ce au hotărît să confecționeze pînă la 1 Mai : două tuburi pentru colectarea probelor de fund de la adîncimi mari, tip Tokarev, o giruetă, un nou pahar pentru măsurarea precipitațiilor, patru rigle pentru măsurarea topirii gheții...

În afară de aceasta, trebuie să pregătească pentru darea în funcțiune a vinciului de scufundare în apă a moriștelor lui Eckman, care trebuie să măsoare viteza curenților, să repare vinciul Kuznețov pentru lucrările hidrologice, să revizuiască motorul care deservește măsurările la mare adîncime și să efectueze încă o serie de lucrări urgente.

22 martie. 86°34',7 latitudine nordică, 108°46' longitudine estică. Un fenomen rar în Arctica : un curcubeu. L-am admirat îndelung. Apoi cineva a spus :

— Ce-ar fi să dea o ploaie ! Una dintr-acelea cu furtună, cu fulgere și tunete !

N-o să vedem însă fulgere și n-o să auzim tunete așa de curînd. În Arctica furtunile sînt un fenomen extrem de rar.

Astăzi soarele n-a apus de loc.

23 martie. 86°30',2 latitudine nordică, 109°07' longitudine estică. Andrei Gheorghievici cu ajutoarele sale au efectuat stația hidrologică curentă nr. 15. Deocamdată, planul cercetărilor științifice se îndeplinește cu cea mai mare strictețe. De aceea sîntem cu toții bine dispuși.

24 martie. 86°27',6 latitudine nordică, 109°00' longitudine estică. Astăzi avem zi de odihnă. Oricît de mult am avea de lucru, nu se cade să nu-i lăsăm pe oameni să se odihnească. Cu prilejul zilei de odihnă s-a inaugurat «pîrtia de schi». Schiurile sînt foarte solicitate. Spre deosebire de anul trecut,

acum schiorii sînt la largul lor — aproape peste tot se vîd banchize netede și drepte. Doar înspre nord-nord-est se înalță un lanț de gheață destul de înalt în mijlocul căruia se ridică «Elbrusul local» — o movilă de gheață destul de solidă.

Această movilă de gheață îmi stîrnea de multă vreme interesul și astăzi, însoțit de Șarîpov, m-am îndreptat spre ea, luînd cu noi sextantul și ruleta. Șarîpov, ținînd capătul ruletei, s-a cățărat în vîrfurile acestui maiestuos morman de frînturi de gheață veche îngrămădite haotic. Determinînd distanța pînă la culmea lui, m-am lungit pe zăpadă și, vizînd prin sextant, am determinat unghiul. Acum nu era de loc greu să se determine înălțimea movilei, care era de 6,1 m.

Vara trecută întîlnisem movile de ghețuri și mai mari. Acum, aceasta era movila de gheață cea mai mare din toată regiunea cercetată de noi pe o rază de 5 km.

În drum spre lanțul de gheață, am descoperit un fenomen curios : am văzut pe toată suprafața gheții o mulțime de crăpături înguste sinuoase, înșirîndu-se paralel una față de alta de la nord spre sud. Aceste crăpături aveau o lărgime doar de 2—3 cm.

25 martie. $86^{\circ}26',5$ latitudine nordică, $109^{\circ}40'$ longitudine estică. Am găsit printre bagajele de la bordul navei două meteorografe, niște aparate foarte ingenioase care atunci cînd sînt ridicate la înălțimi înregistrează automat presiunea aerului, temperatura, direcția și forța vîntului. De obicei, meteorografele sînt înălțate cu ajutorul unui balon sau al unui zmeu puternic în formă de cutie.

De ce n-am încerca să confecționăm un asemenea zmeu ? Datele culese cu privire la temperatură, la presiunea aerului și la vînt de la o mare înălțime ar prezenta, firește, interes pentru știință.

Putem confecționa un cablu subțire din sîrmă pentru zmeu, desfăcînd una dintre parimele pentru greement ; avem pentru aceasta un cablu potrivit împletit din sîrme groase de o jumătate de milimetru.

Vom începe chiar azi lucrul.

26 martie. $86^{\circ}22',8$ latitudine nordică, $109^{\circ}34'$ longitudine estică. Olea mi-a telegrafiat :

«La Moscova au început zile călduroase de primăvară. Aș dori din suflet să le fie cald tuturor...»

Vai ! Dorința aceasta este cu totul irealizabilă. La noi termometrele arată zilnic aceeași temperatură : —35, —39, —40°C...

Mecanicii noștri au început să degere rău de tot în compartimentul mașinilor care nu este încălzit. Nu-i de loc ușor să lucrezi toată ziua pe un ger ca acesta ! Am dat astăzi dispoziții să se amenajeze atelierul mecanic pe puntea inferioară de la pupa. Butorin, Șaripov și Ghetman instalează acolo o sobiță. Așa o să fie mai vesel.

27 martie. 86°20',2 latitudine nordică, 109°28' longitudine estică. Astăzi am măsurat transparența apei. După ce am închis ușa colibeii de gheață, ca să nu ne tulbure lumina exterioară, am coborât în copcă un bec electric aprins de 100 W legat cu un cablu. Lumina becului a fost vizibilă la o adâncime de 24 m. Apoi am măsurat transparența apei cu ajutorul discului lui Secchi, scufundându-l în copca folosită pentru măsurile de mare adâncime. Din babord și de la pupa, discul se zărea la o adâncime de 22 m.

Prevăzătorul nostru medic, auzind că avionul «U.R.S.S. -N-171» și-a luat zborul din Moscova, a trimis un raport cerînd ca pe bordul acestui avion să ni se aducă din insula Rudolf două kilograme de praf de dinți, o mașină de tuns părul și o sută de bucăți de pansamente sterile.

Cererea aceasta a fost transmisă pentru orice eventualitate prin radio lui Stepanov, șeful expediției care a iernat pe insula Rudolf. Mi-e teamă însă că vom fi nevoiți să ne terminăm deriva fără praf de dinți și fără a avea noua mașină de tuns părul, deoarece vom chema avionul doar în caz de nevoie extremă.

28 martie. 86°22',3 latitudine nordică, 108°49' longitudine estică. Am descoperit un fenomen interesant : de cînd deriva noastră spre vest s-a intensificat, ghețurile care înconjură nava au început să se rotească încetîșor. Nava împreună cu banchizele din jur s-a întors deja cu cîteva grade. Astăzi înfigem în gheață patru jaloane, la o depărtare de 3—4 km de navă spre nord, sud, est și vest. După aceste jaloane, vom determina cu ajutorul aparatului universal, cu o precizie de un minut, unghiul de rotație relativă al ghețurilor.

Astă-seară am recoltat pentru prima oară plancton de la o adâncime de 10 m. Recolta a fost slabă.

Ni se transmite prin radio din Amderma că avionul lui Orlov se află acolo de patru zile. Redacția ziarului «Minerul

Polar» ne informează că aviatorii ne aduc scrisori, ziare, alimente și echipament, dar că deocamdată avionul nu-și poate lua zborul spre insula Rudolf din pricina viscolului. La noi vremea este destul de bună, dar frigul nu slăbește : astăzi a fost -42°C .

29 martie. $86^{\circ}22',5$ latitudine nordică, $108^{\circ}10'$ longitudine estică. Ne-am sfătuit prin radio cu cei care au iernat la capul Celiuskin asupra modului de a confecționa un zmeu pentru lansarea meteorografului. Constatăm că este o treabă destul de complicată. Sînt necesare tuburi din duraluminu de diferite dimensiuni, un inel, tuburi din alamă, ace cu gămălie, un dinamometru, mătase. Șeful iernatului, Stepanov (tizul șefului stației polare de pe insula Rudolf) și aerologul ne-au transmis o descriere amănunțită a tuturor materialelor necesare pentru confecționarea zmeului și la urmă ne întrebă pe un ton puțin naiv : «O să aveți toate aceste elemente ?»

Întrebarea este de prisos. Firește că nu ! Mecanicii noștri însă au făcut față unor situații mult mai grele. Am chibzuit deja la această problemă și am ajuns la concluzia că vom obține un zmeu admirabil dintr-un vechi cort de mătase și din țevile de alamă luate de la instalația de răcire de rezervă.

Confecționarea cablului pentru zmeu se desfășoară cu succes — Butorin și Șaripov au și pregătit peste 1 000 m de cablu subțire de o jumătate de milimetru.

1 aprilie. În ultimele opt zile am fost purtați spre sud-vest. Astăzi ne aflăm la $86^{\circ}16',0$ latitudine nordică și $107^{\circ}25'$ longitudine estică.

Am hotărît să efectuăm stația hidrologică curentă, pentru a determina la patru niveluri alese prin sondaj variațiile de temperatură și salinitate, în funcție de fenomenele de flux și reflux.

Luăm probe de apă din două în două ore. Întrucît la noi este încă destul de frig, lui Andrei Gheorghievici i-ar fi fost greu să ducă singur lucrarea aceasta la bun sfîrșit. Au fost, așadar, organizate trei schimburi de observatori : primul, alcătuit din Andrei Gheorghievici, Trofimov, Butorin și Megher ; al doilea, din care făceam parte eu cu Alferov și Șaripov, și al treilea format din Buinițki, Tokarev și Ghetman. Schimburile noastre se succed din patru în patru ore. Deocamdată au fost constatate doar neînsemnate variații de tempe-

ratură la niveluri cuprinse între 200 și 250 m. La aceste latitudini curenții produși de flux sînt foarte slabi.

Aleksandr Aleksandrovici Poleanski a prezentat astăzi un raport asupra activității desfășurate de radiotelegrafiști : în aceste zile Poleanski și Bekasov au recepționat 79 930 de cuvinte ! Iar de la 1 septembrie pînă la 1 aprilie postul nostru de radio a recepționat și transmis în total 289 118 cuvinte. O cifră destul de impunătoare pentru un post atît de mic cum este al nostru...

2 aprilie. La orele 14 am terminat stația hidrologică de 24 h, care nu ne-a furnizat date noi : au fost confirmate datele înregistrate ieri. Oamenii au obosit îngrozitor și din această cauză după terminarea stației a fost necesar să-i las să se odihnească.

3 aprilie. 86°19',0 latitudine nordică, 106°07' longitudine estică. Lucrările noastre de fiecare zi își urmează cursul. Butorin și Șaripov continuă să pregătească cablul pentru zmeu. Mecanicii confecționează greutatea pentru măsurările de adîncime, Buinițki a încercat să efectueze astăzi observații magnetice, dar a fost silit să se întoarcă, deoarece a început să viscolească. Spre seară vîntul la nord-est s-a intensificat pînă la forța 6 (10,8—13,8 m/s).

Seara tîrziu am ascultat emisiunea de radio pentru membrii expedițiilor polare. Ne-am simțit ca niște sărbătoriți : s-au spus multe lucruri bune despre noi.

Au vorbit la microfon și pionierii. A fost nespus de plăcut să ascultăm glasuri vesele de copii. Ni s-a făcut grozav de dor de copilași ! Cît îl privește pe Aleksandr Aleksandrovici, ți-era mai mare mila să te uiți la el : pesemne că și-a adus aminte de copilașii lui și s-a întristat amarnic.

4 aprilie. Încă un semn de atenție prietenească din partea Moscovei : astăzi fiecare membru al echipajului a căpătat pe neașteptate o telegramă cuprinzătoare din partea Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, în care se relatează în chip foarte amănunțit cum își duc traiul și muncesc membrii familiilor noastre.

Toți membrii echipajului nostru au căpătat vești bune. După o asemenea comunicare îți vine să răstorni munți ca să dovedești că meriți grija, atenția și încrederea ce ți-au fost acordate. La așa ceva nu putea nici măcar să viseze vreunul dintre exploratorii prerevoluționari ai Arcticii !...

Am trimis în numele întregului echipaj mulțumiri fierbinți lucrătorilor Direcției Generale a Căii Maritime de Nord pentru grija și atenția arătate familiilor noastre.

5 aprilie. 86°17'0 latitudine nordică, 101°17' longitudine estică. În sfârșit, viscolul s-a potolit ! Ieri, vântul de nord s-a intensificat pînă la forța 7 (13,9—17,1 m/s) și în jurul nostru totul s-a acoperit cu o mantie albă. Spre seară însă vântul s-a potolit iar astăzi s-a arătat chiar și soarele. În ciuda așteptărilor noastre, nu am fost purtați spre sud. În schimb, în aceste cinci zile am înaintat spre vest cu 6°.

Începînd de ieri, derivăm chiar în dreptul arhipelagului Severnaia Zemlea. Îmi amintesc fără să vreau istoria descoperirii și explorării lui.

Arhipelagul Severnaia Zemlea a fost descoperit în 1913 de expediția hidrografică întreprinsă pe spărgătoarele de gheață «Taimir» și «Vaigaci». Această expediție n-a putut să noteze pe hartă decît conturul aproximativ al coastei sudice și parțial al celei estice. Întinderea arhipelagului spre nord și spre vest, configurația și suprafața lui, particularitățile lui geologice și climatice, flora și fauna lui rămîneau absolut necunoscute.

În perioada sovietică, în 1930, a fost trimisă spre arhipelagul Severnaia Zemlea o expediție în frunte cu G. A. Ușakov. Expediția era alcătuită doar din patru oameni bine aleși în ce privește experiența și cunoștințele lor.

Ușakov a folosit la explorarea arhipelagului Severnaia Zemlea metodele elaborate de el în timpul celor trei ani cît a stat pe insula Wrangel. Pe una din insulele lui Sedov (aflate lîngă coasta vestică a insulei Revoluția din Octombrie) a fost organizată baza principală a expediției, iar în diferite părți ale arhipelagului, cîteva depozite alimentare.

În vara anului 1931, expediția a efectuat lucrări de cartografie, parcurgînd întreaga parte nordică a arhipelagului Severnaia Zemlea și a atins punctul ei cel mai nordic. În cea de-a doua vară, a fost trasată pe hartă partea sudică a arhipelagului.

În cursul acestei expediții, G. A. Ușakov a parcurs cu cîinii 7 000 km, din care, pe o întindere de 2 220 km, a efectuat lucrări topografice. Astfel, în decurs de doi ani a dispărut o imensă pată albă de pe harta Arcticii.

6 aprilie. 86°14'5 latitudine nordică, 99°37' longitudine estică. Cînd se vor sfîrși toate acestea ? O soartă vitregă în-

cepe să ne urmărească de fiecare dată cînd purcedem să efectuăm măsurări la mare adîncime. Se părea că după experiența reușită efectuată la 17 martie nu ne mai puteau amenința nici un fel de primejdii: Dar iată că, astăzi, am suferit dintr-o dată trei eșecuri : am pierdut ultimul tub pe care-l mai aveam, două greutateți și aproape 2 000 m de cablu...

Ziua a început cît se poate de bine. Stația hidrologică a fost efectuată repede și cu rezultate bune. Pe la orele 13 am putut începe măsurarea adîncimii apei. La 13 și 25 min filasem 3 000 m de cablu. Dinamometrul indica o încărcătură de 220 pounds. Toate erau în ordine. Dar din clipa aceea acul dinamometrului a încremenit și nu s-a mai urnit din loc, deși continuam să filăm sonda tot mai adînc. La ora 14 și 15 min se aflau deja în apă 4 000 m în timp ce acul dinamometrului continua să arate mereu 220 pounds.

Am virat cablul. După cum era de așteptat, era rupt : se duseseră la fund 1 500 m de cablu împreună cu ultimul tub pentru luarea probelor de fund.

Aparatul pe care-l confecționau mecanicii încă nu era gata. Eu însă voiam să determin cu orice preț adîncimea — astăzi deriva gheții s-a intensificat în așa măsură încît cablul sondei coborîte în apă a început să devieze de la verticală cu 15° și mai bine. Trebuia să lămuresc dacă această intensificare a derivei nu avea cumva legătură cu schimbarea reliefului fundului.

Aveam pregătit un cablu de rezervă. Am legat în grabă de el două greutateți formînd din ele o sondă la fel cu cea folosită cu prilejul primei măsurări din 29 octombrie. Cît timp mecanicii își făceau de lucru cu greutatețile sondei, toți ceilalți au ieșit la munca de șoc ca să lărgască copca de marginea căreia se freca cablul de sondă care deviasse de la verticală.

La orele 16 și 20 min, toate pregătirile pentru cea de-a doua măsurare erau terminate. De astă dată măsurarea adîncimii s-a desfășurat normal. Potrivit indicațiilor contorului și ale dinamometrului, adîncimea era de 4 405 m.

N-am izbutit însă să luăm probă de sol : cînd am virat cablul am constatat că iar i se rupsesse capătul. Începînd de mîine, Butorin va trebui să reînceapă obositoarea și plicticoasa operație de pregătire a unui nou cablu.

Cît de scumpă revine fiecare măsurare a adîncimii !...

9 aprilie. 86°08',6 latitudine nordică, 96°00' longitudine estică. Un nou eveniment frămîntă mințile celor de la bord : la

doi kilometri spre vest de noi s-a format un ochi imens de apă de proporții nemaivăzute. E un lac în toată puterea cuvântului, lat de peste un kilometru, iar în lungime se întinde până la orizont. L-au cercetat Buinițki și Ghetman, care au mers alaltăieri înspre vest ca să fixeze un jalon pe gheață. Ochiul de apă a apărut în urmă cu câteva zile. Pe marginile lui se formează deja gheață tinăvă avînd o grosime pînă la zece centimetri.

Astă-seară Șarîpov, Alferov și cu mine am pornit pe schiuri spre el.

Pentru Alferov plimbarea cu schiurile nu a fost ușoară. S-a familiarizat abia de curînd cu acest sport și a obosit în-grozitor. Dar dorința de a-și însuși tehnica schiului i-a biruit oboseala și a parcurs drumul cu bine împreună cu noi.

Am constatat că în ultimele două zile ochiul de apă s-a închis și iar s-a format din nou: se zăresc lanțuri de creste de gheață tinăvă. Acum ochiul de apă are o lărgime de 2 km. La marginile lui s-a format din nou gheață tinăvă, dar la mijloc se zărește o dungă neagră de apă limpede largă de aproximativ 400 m.

Ivirea unui ochi de apă atît de mare dincolo de paralela 86 și pe deasupra în aprilie, într-o perioadă cînd gerurile atîng -30°C este un fenomen extrem de interesant, legat probabil de accelerarea generală a mișcării ghețurilor: de multe zile înaintăm repede spre vest. Se simte vădit apropierea Mării Groenlandei.

Apariția unui ochi de apă imens, procesul de rotație lentă a banchizelor din jurul lui «Sedov», proces observat de noi — toate aceste fenomene au o cauză comună. Ele dovedesc că undeva, în față a și început procesul scăderii grosimii banchizei polare.

Dacă lucrurile stau astfel, putem spera să ieșim dintre ghețuri chiar în cursul acestui an. Dacă vom continua să înaintăm și de acum încolo la fel, atunci la capătul navigației, «Sedov», continuînd să deriveze de-a lungul paralelelor 85 și 86, se va apropia de meridianul 50—60. Putem să presupunem că în această regiune s-a produs o rărire considerabilă a ghețurilor. Anul trecut, «Ermak» a izbutit să răzbată pînă la noi, pe cînd ne aflam la paralela 83, înaintînd de-a lungul meridianului, unde condițiile de navigație erau infinit mai grele. Este, așadar, posibil ca de data asta puternicul

spărgător de gheață să poată bate recordul de anul trecut și să urce spre nord cu încă 2—3°.

Concluzia care se impune: trebuie să pregătim nava în vederea ieșirii dintre ghețuri. Într-un timp cât mai apropiat ne vom îndeletnici cu reparațiile necesare navei. Mă îngrijorează cel mai mult starea cîrmei — trebuie să redăm cu orice preț navei măcar o capacitate de guvernare parțială.

10 aprilie. 86°10',8 latitudine nordică, 95°06' longitudine estică. Am încercat astăzi să efectuăm o stație magnetică de 24 h, însă viscolul puternic ne-a zădărnicit observațiile. Suflă de la nord-est un vînt puternic de forța 8. (17,2—20,7 m/s). Posibil ca deriva noastră spre vest să se accelereze și mai mult.

Buinițki a înregistrat o furtună magnetică de o intensitate excepțională: amplitudinea oscilației atinge 52°12'. În decursul unui an și jumătate n-am observat niciodată un asemenea fenomen! În timpul observațiilor, lui Buinițki i-au degerat obrații și cu multă greutate a izbutit să-i dezmorească frecîndu-i.

11 aprilie. 86°15',0 latitudine nordică, 93°28' longitudine estică. O mică aventură oarecum umoristică: astăzi, doctorul nostru a izbutit să-și extragă singur un dinte bolnav. Toți l-au felicitat pentru isprava aceasta.

În ultimele 24 h am înaintat spre vest cu aproape 2°.

13 aprilie. 86°15',0 latitudine nordică, 90°38' longitudine estică. Am terminat stația magnetică curentă.

Ochiul de apă care ne-a stîrnit atît de mult interesul s-a acoperit cu gheață tînără. Ieri, Andrei Gheorghievici l-a cercetat ducîndu-se pe jos pînă la el. Nescînd unde-i dispărușeră cizmele, le-a încălțat pe ale mele. Și cum cizmele mele, care au măsura 42, îi sînt mult prea mari, semăna cu motanul din poveste. Biruind cu vitejie distanța, Andrei Gheorghievici a măsurat grosimea gheții care atinsese 12 cm. Nu-i de mirare: se menține tot timpul un ger năprasnic.

Cablul pentru efectuarea măsurărilor la mare adîncime a fost terminat. Miine vom încerca să luăm probe de fund. Cum încă nu a fost terminată confecționarea tubului, vom folosi încă o dată greutățile, din care avem multe. Chiar dacă greutatea va rămîne la fund, nu va fi o nenorocire prea mare.

14 aprilie. 86°16',5 latitudine nordică, 89°53' longitudine estică. Ura! Adîncimea a fost măsurată. A doua probă de fund a fost luată! Succes deplin, dacă facem abstracție de faptul că am mai pierdut încă două greutateți și 700 m de cablu.

Cablul sondei s-a rupt imediat după ce am început s-o filăm. Am constatat după aceea că la fabrică sîrma fusese lipită cu cupru la înnădituri. Am scăpat din vedere lipirea făcută de fabrică și rezultatul a fost că am pierdut un capăt al cablului împreună cu greutatea. Este uimitor cum a putut să țină pînă acum o înnăditură atît de slabă!

Am prelungit din mers cablul, am fixat alte greutateți și am continuat operația de măsurare.

Sonda a atins fundul la o adîncime de 4 520 m. Deocamdată aceasta este adîncimea maximă pe care am înregistrat-o. (La 17 martie găsisem 4 485 de metri, iar la 6 aprilie 4 405 m).

La orele 15 și 30 min lucrul a luat sfîrșit. Greutățile au revenit cu bine de la fundul oceanului, aducînd cu ele o probă de fund: mîl de culoare cafenie-deschisă. L-am răzuit cu grijă și l-am depozitat într-un borcan de sticlă. Avem acum trei probe de mîl de la fundul oceanului.

15 aprilie. 86°17',3 latitudine nordică, 89°16' longitudine estică. Am efectuat stația hidrologică curentă. Apoi m-am dus, însoțit de șeful de echipaj, spre ochiul de apă. «Lacul» acesta s-a redus pînă la 900—1 000 m. Gheața tînără a atins grosimea de 15 cm.

16 aprilie. 86°15',7 latitudine nordică, 87°52' longitudine estică. În sfîrșit, avionul «U.R.S.S.—N-171» a ajuns la insula Rudolf! Am trimis cu acest prilej o telegramă de felicitare aviatorilor. Este totuși plăcut să știi că ai în apropiere un avion care-ți va veni în ajutor la cea dintîi chemare.

Acum ne va fi ușor să primim avionul. Încă în februarie, cînd am început să căutăm terenuri de aterizare, izbutisem să descoperim fără greutate trei aerodromuri naturale.

Astăzi Andrei Gheorghievici, însoțit de Șarîpov, Megher și Ghetman, a cercetat din nou terenurile acestea. Terenul cel mai bun se află la o depărtare de 2 km la sud-est de navă. Are o lungime de 1 100 m și o lărgime de 100 m. Pe teren aproape că nu se află nămeți și sloiuri de gheață înclinate într-o parte.

Andrei Gheorghievici a marcat pe dată aerodromul plătind 24 stegulețe, câte unul la fiecare 100 m. Măine am să mă duc să văd acest teren.

17 aprilie. 86°11',5 latitudine nordică, 86°59' longitudine estică. M-am dus împreună cu Megher la aerodrom. Terenul este într-adevăr cât se poate de bun. Ca să-l pregătim în vederea primirii unor avioane grele, trebuie să îndepărtăm o creastă de gheață veche de anul trecut, care s-a topit în timpul verii, și câteva sloiuri, operație pentru care ne vor trebui doar vreo 5 zile.

Mi-am amintit, fără să vreau, cu câtă trudă am pregătit aerodromurile iarna trecută, când am ieșit din Marea Laptev. Fusesem nevoiți atunci să dărămăm movile întregi de gheață, pentru a pregăti, cât de cât, un teren de aterizare potrivit. Acum însăși natura ne-a pus la dispoziție aerodromuri gata pregătite. Se repetă tabloul pe care l-au constatat membrii expediției «Polul Nord»: cu cât înaintezi mai spre nord, cu atât sînt mai ușoare condițiile pentru aterizarea avioanelor grele.

19 aprilie. 86°07',0 latitudine nordică, 85°31' longitudine estică. Intrucît sîntem purtați tot mai repede spre vest, trebuie să efectuăm mai des observațiile științifice. În cinci zile am înaintat cu mai mult de patru grade longitudine!

Am hotărît deci să măsurăm azi din nou adîncimea. De astă dată totul a decurs în mod normal. În comparație cu măsurarea efectuată în urmă cu cinci zile, adîncimea a scăzut aproape cu o jumătate de kilometru. Astăzi am înregistrat 4 062 m. Este interesant ce vor arăta viitoarele măsurări.

Pe greutatea sondei Thompson s-a păstrat o cantitate mică de probă de fund: mîl de culoare cafenie-deschisă.

20 aprilie. 86°06',5 latitudine nordică, 85°51' longitudine estică. M-am dus pe schiuri împreună cu Buinițki spre ochiul de apă. El aleargă ca un sportiv înfocat și mi-a venit cam greu să mă țin după el. Când ne-am întors la bord, de pe mine ieșea abur. Puloverul îmi era ud leoarcă.

Ochiul de apă este cuminte. Dimensiunile lui sînt neschimbate.

Andrei Gheorghievici, cu ajutorul lui Ghetman, Alferov și Nedzvetki, au efectuat stația hidrologică nr. 19.

Butorin și Megher au măsurat grosimea gheții.

21 aprilie. $86^{\circ}08',3$ latitudine nordică, $85^{\circ}20'$ longitudine estică. Astăzi am pus în funcțiune morișca pentru măsurarea curentului. Iată cum funcționează acest aparat. Niște bile mici care se află în interiorul unui tub special ca într-o brătară, sub înfriurirea rotației unei elice speciale, pusă în mișcare de curentul apei, alunecă într-un șanțuleț tăiat în acul unui compas, rostogolindu-se în sectorul corespunzător direcției lui aflat sub indicatorul cutiei.

Cu cât curentul măsurat este mai mare, cu atât mai multe bile vor aluneca din tub. Cu cât direcția lui este mai constantă, cu atât mai multe bile se vor aduna în sectorul respectiv al cutiei. În felul acesta, calculul vitezelor și al direcției curenților este simplificat la maximum. Pentru a face acest calcul, este suficient să ancorezi nava, să scufunzi morișca în apă, s-o scoți afară după cîtva timp, să numeri bilele adunate în diferitele sectoare ale cutiei și să constăți pe contor numărul de turații înregistrat. Cifrele acestea vor oferi tabloul complet al deplasărilor apei la nivelul dat.

Noi însă nu puteam ancora nava căci ea se deplasează împreună cu ghețurile. De aceea căpătăm doar date relative, pe care le vom prelucra apoi prin calcule.

Am scufundat moriștele cu cablul pe care îl foloseam la măsurarea adîncimilor. Am muncit toată seara și am obosit îngrozitor... În schimb am obținut date interesante.

După cum a reieșit din determinările astronomice, drumul lui «Sedov» în deriva de astăzi a fost de 140° ; față de nord a derivat cu o viteză de 142 m/h.

Exact cu aceeași viteză și în aceeași direcție se mișcă stratul de apă adînc de 150 m; pînă la această adîncime de 150 m morișca nu dădea cu îndărătnicie nici un fel de indicații. Dar de îndată ce o coboram cu 50 m mai jos, începea pe dată să funcționeze cu o intensitate crescîndă. Cu cât o cufundam mai adînc, cu atât funcționa mai intens. Pesemne că straturile inferioare ale apei rămîn în urma celor superioare. Mișcarea maselor de apă antrenate de ghețuri se domolește treptat, iar procesul acesta al domolirii nu încează nici la o adîncime de un kilometru.

Ultima observație făcută prezintă o importanță deosebită. Numeroși specialiști afirmau pînă acum că ghețurile în

derivă antrenează în urma lor doar stratul subțire de la suprafața apei. Iată datele obținute în urma observațiilor făcute astăzi :

Adâncimea (în m)	Viteza relativă înregistrată de morișcă (în m/h)	Viteza curentului calculată după viteza derivei (în cm/s)
10	0	3,9
20	0	3,9
50	0	3,9
100	0	3,9
150	0	3,9
200	12	3,6
300	98	1,2
500	106	1,0
1 000	113	0,8

Pentru a urmări pînă la ce adîncimi se extinde acest proces de reducere a vitezei curentului, va trebui să scufundăm morișca și mai adînc — la vreo 2 km.

23 aprilie. 86°10',5 latitudine nordică, 84°56' longitudine estică. O zi minunată, senină. Soarele luminează ziua și noaptea. Razele lui, reflectate de suprafața strălucitoare a gheții, pătrund peste tot. Torente de lumină puternică, orbitoare, pătrund prin hublourile deschise, scaldînd modestele noastre cabine într-o lumină sărbătorească. Parcă totul s-a schimbat. Te simți mai vesel, mai mulțumit.

După lucru, fotografiile noștri amatori s-au dăruit cu totul indeletnicirii lor preferate. Iluminatul gratuit asigură o calitate excepțională a fotografiilor cu o expunere minimă. Megher stă aplecat cu stăruință deasupra albumului său ; a făcut pînă acum vreo patruzeci de schițe după natură.

În apropierea navei am netezit terenul amenajînd un patinoar și acum se zăresc acolo în permanență două siluete : din păcate n-avem decît două perechi de patine, astfel că le folosim cu rîndul.

Andrei Gheorghievici, Șaripov, Ghetman și Megher au muncit pînă la miezul nopții cu moriștile pentru măsurarea vitezei curentului. Pentru a accelera observațiile, am scufundat simultan două aparate la niveluri diferite.

Trebuie să notez, printre altele, că astăzi este o zi memorabilă : s-a împlinit un an și jumătate de cînd derivăm.

Ar fi trebuit s-o marcăm printr-o festivitate cît de mică. Dar se apropie ziua de 1 Mai și am hotărît să contopim ambele sărbători. Nu avem timp acuma pentru sărbători particulare...

26 aprilie. 86°15',0 latitudine nordică, 84°31' longitudine estică. Pentru a preciza relieful fundului în regiunea în care efectuăm experiențele cu moriștile, am hotărît să măsurăm astăzi adîncimea. Experiența a fost cît pe aci să se sfîrșească jalnic pentru noi: în timp ce se mai aflau în apă 3 000 m de cablu avînd două greutăți la capăt, a ieșit din copcă un cîrcel și cablul s-a rupt. Din fericire, Butorin, care se afla lîngă el, s-a repezit și l-a prins.

Mă mir și astăzi cum a izbutit s-o facă: 3 000 de metri de cablu metalic și cele două greutăți cîntăresc cel puțin vreo 5 puduri...

Am tras afară cu mîinile cablul rupt. Recolta este bogată: între greutăți s-au păstrat cam 500 g de mîl cafeniu.

Adîncimea înregistrată — 3 510 m.

După efectuarea măsurării la mare adîncime, am lucrat toată seara cu morișca, scufundînd-o pînă la o adîncime de 2 000 m. După aceea, profitînd de vremea frumoasă, am tras la țintă cu carabina.

30 aprilie. Scriu sub impresia proaspătă a convorbirii avute adineauri prin radio cu Moscova. Pentru a doua oară în decursul derivei am auzit glasurile dragi ale rudelor noastre. Cuvintele sînt neputincioase să exprime ceea ce simți ascultînd asemenea emisiuni. De fiecare dată cînd radioul, marele magician, — vlăstarul poporului rus — organizează pentru noi aceste uimitoare întîlniri, cînd auzim aievea glasurile celor dragi, uităm fără să vrem că ne despart mii de kilometri și că ceasul adevăratei revederi este încă foarte departe.

Ne-am amintit de multe ori cu recunoștință de marele nostru compatriot Aleksandr Stepanovici Popov, inventatorul radioului. Aici, pe vastele întinderi de gheață, am putut să prețuim în toată plinătatea ei această genială invenție care a inaugurat un capitol nou în istoria omenirii.

Într-o seară ca aceasta este mai bine să nu ne aducem aminte cît mai avem de rămas și de îndurat în mijlocul ghețurilor. Am să închid jurnalul pentru a încerca să retrăiesc în minte conversația avută prin radio...

1 mai. 87°22',2 latitudine nordică, 81°30' longitudine estică. O mie și una de surprize! Intenționam să întâmpinăm ziua de 1 Mai solemn și festiv și când colo sărbătoarea aceasta a fost una dintre cele mai obositoare zile de lucru.

Aceasta s-a întâmplat din cauză că ieri am descoperit un fenomen misterios pe care nu-l puteam trece cu vederea.

Faptele au început în felul următor: în timpul stației hidrologice curente, Andrei Gheorghievici a observat o puternică deviere a cablului spre est la o adâncime de 100—200 m. Întrucît în ultimele 5 zile am înaintat spre vest cu mai mult de 5°, fenomenul acesta mi-a stîrnit un mare interes; el era opus practicii statornicite, căci, de obicei, în timpul unei derive atît de accelerate a ghețurilor, acestea antrenează în urma lor mase considerabile de apă. Acum însă, dimpotrivă, apa înainta într-o direcție cu totul opusă.

Mi-a venit pe dată ideea că poate ne apropiem de vreun prag subacvatic încă necunoscut. Am hotărît să măsurăm numaidecît adîncimea, să luăm o probă de fund și totodată să luăm o probă de apă din stratul de la fund. În acest scop am hotărît să riscăm un batometru și l-am fixat de cablu la o distanță de 75 m de greutate.

Adîncimea a scăzut dar nu prea mult. Doar cu 5 zile în urmă, pe cînd ne aflam la paralela 86°15',6 și pe meridianul 84°31', adîncimea a fost de 4 510 m. La 30 aprilie, aflîndu-ne la paralela 86°22',7 și pe meridianul 81°47', sonda a atins fundul la o adîncime de 3 748 m. Fundul era format din mil de culoare cafenie-închisă. Temperatura apei în stratul de la fund este de -0,76°C. Este interesant că Șaripov, care stătea la gura copcii, a zărit un peștișor zbătîndu-se în apă.

Cînd am terminat măsurarea adîncimii, se făcuse ora 19. Dar nu puteam să încetăm munca înainte de a fi cercetat din toate punctele de vedere fenomenul pe care-l descoperisem. Se cuvenea să punem numaidecît în funcție morișca, pentru a preciza caracterul mișcării maselor de apă.

Operația aceasta, pe care Andrei Gheorghievici și cu mine o efectuam cu rîndul, a durat toată noaptea.

Alferov, Șaripov și alții pe care-i interesau observațiile ne ajutau din proprie inițiativă cu multă rîvnă.

La o adîncime de 80—90 m am izbutit să dăm de un curent de mare intensitate — apa curgea spre est-nord-est cu

o viteză de 44 m/min, iar deriva gheții care înainta spre vest s-a încetinit puțin¹.

În darea de seamă preliminară, membrii expediției lui Papanin comunicau :

«Vântul care suflă la suprafața gheții o pune în mișcare... La rindul ei, gheața pune în mișcare stratul de apă de la suprafață... Totodată, puțin mai adînc ia naștere un curent în direcție opusă. Am observat acest curent în mod invariabil în timpul derivei îndelungate a gheții...»

Am întrerupt observațiile abia la orele șapte dimineața, ca să ne pregătim pentru demonstrația de 1 Mai. Nava a fost pavoazăată cu pavilioane. Mitingul de pe gheață s-a desfășurat cu mare însuflețire. De îndată însă ce manifestația a luat sfîrșit, Andrei Gheorghievici și cu mine am revenit lingă copcă și în timp ce ceilalți membri ai echipajului ascultau emisiunea radiofonică transmisă din Piața Roșie, noi ne-am continuat observațiile cu morișca.

După o muncă îndîrjită, care a durat aproape 24 h, am izbutit să dăm de urma unui curent neașteptat la o adîncime de 500 m, unde viteza relativă de deplasare a apei s-a redus pînă la 6—7 m/min.

În ultimele 24 h am înaintat spre vest doar cu cinci minute de meridian, cu alte cuvinte aproape că am rămas pe loc. Această nu seamănă cîtuși de puțin cu deriva furtunoasă care a durat în tot cursul lunii aprilie.

Toate aceste fapte sînt discutate cu multă însuflețire în careul ofițerilor. În asemenea cazuri se nasc, de obicei, o mulțime de ipoteze, îndeosebi presupunerea despre apropierea unui pămînt necunoscut. În sprijinul acestui punct de vedere veneau ridicarea bruscă a fundului oceanului descoperită de noi, curentul neașteptat și încetinirea derivei — semne de apropiere a coastei. Vom trăi și vom vedea. Deocamdată este prematur să tragem anumite concluzii.

După o muncă îndelungată și obositoare, cina festivă a fost cum nu se poate mai nimerită, fiind foarte reușită.

¹ Acum, după ce am luat cunoștință de unele observații efectuate de stația «Polul Nord», am aflat că în timpul derivei stației s-a descoperit un curent care înainta în direcția opusă derivei ghețurilor, prezentînd aceleași semne caracteristice ca și cele din timpul observațiilor efectuate de noi. — N. A.

Am dat citire în timpul mesei unui teanc întreg de telegrame de felicitare primite din toate colțurile țării.

Rudele noastre, pe care Direcția Generală a Căii Maritime de Nord le-a chemat la Moscova pentru a asista la festivitățile de 1 Mai, ne scriu într-o radiogramă colectivă :

«Astăzi am fost invitați în Piața Roșie. Parada de 1 Mai a Armatei Roșii ne-a insuflat și mai multă încredere în invincibilitatea scumpei noastre patrii. În zilele petrecute la Moscova am vizitat muzee, am fost la teatre, am vizitat canalul Moscova-Volga. Toate acestea au produs asupra noastră o uriașă impresie, constituind un mare sprijin moral pentru noi».

Acum, în careul ofițerilor petrecerea este în toi. Din cabina mea se aud discuții însuflețite, cîntece și tropotul înflăcărat al dansatorilor. Dar lui Andrei Gheorghievici și mie nu ne arde acum de dănțuială — după munca grea de noapte efectuată cu morișca vrem să dormim, să dormim, să dormim. De dincolo, din partea cealaltă a peretelui despărțitor, unde se află patul primului meu ofițer, ajunge pînă la urechile mele sforăitul lui ușor.

4 mai. 86°14',0 latitudine nordică, 81°22' longitudine estică. Astă-noapte am reluat observațiile cu morișca. Spre marea noastră uimire n-am descoperit de data asta nici un curent la adîncimea de 80—90 m. Mișcarea apei dedesubtul ghețurilor a intrat pe făgașul obișnuit : ea se deplasează spre vest împreună cu învelișul de gheață care o antrenează.

Dimineața am făcut încă o descoperire care ne arată că am depășit piedica invizibilă : ochiul mare de apă pe care l-am văzut în primele zile ale lunii aprilie, a dispărut din nou, ghețurile zoresc spre vest...

5 mai. Oamenii vorbesc iar despre un pămînt necunoscut ! Astăzi s-a ivit pe neașteptate, pe navă, o păsărică semănînd cu o vrabie care a fost adusă spre noi de cine știe ce soartă. Este într-adevăr greu de înțeles de unde a răsărit, dacă nu există prin apropiere pămînt : ne aflăm doar dincolo de paralela 86...

Apariția păsăricii a zguduit imaginația cîinilor noștri : este prima ființă înaripată ce le-a fost dat să vadă în viața lor. La început Jerry și Ldinka s-au arătat curioși și neîncrezători față de ea, dar după aceea li s-a trezit instinctul de vînători și au început să hăituiască păsărica ostentivă.

Vinătoarea s-a terminat însă fără nici un rezultat.

6 mai. Astăzi este zi de odihnă. Profitând de timpul liber, am organizat o verificare a cunoștințelor despre regulamentul de funcționare interioară. Am constatat că mulți tovarăși nu cunosc suficient statutul. Am dat zece zile pentru studierea lui temeinică, după care termen se va proceda la o nouă examinare.

7 mai. $86^{\circ}02',8$ latitudine nordică, $82^{\circ}13'$ longitudine estică. Vântul ne-a împins pe neașteptate cu câteva mile spre sud-vest. M-am grăbit să măsoz adîncimea. Ea a scăzut din nou în comparație cu cea precedentă, fiind doar de 3 376 m. Proba de fund, mil de culoare cafenie-închisă, nu prea gras și lipindu-se prost de greutate, se deosebește vizibil la înfățișare de celelalte probe. Am luat și o probă de apă de la nivelul fundului. Are aproape aceeași temperatură ca cea determinată la 30 aprilie: $-0,79^{\circ}\text{C}$.

Andrei Gheorghievici a efectuat împreună cu ajutoarele sale stația hidrologică nr. 21.

Am inaugurat o lucrare de mare amploare: vrem să organizăm colectarea de organisme animale de la fundul oceanului. În acest scop sîntem nevoiți să pregătim un aparataj complicat. Megher împletește o dragă din plase de corp dăruite voluntar de membrii echipajului. Echipajul de punte confecționează cablul cu care va fi coborîtă draga aceasta la fund. Mecanicii construiesc un nou vinci puternic pentru dragaj. Vinciul acesta va fi montat la pupa alături de cel pentru măsurările de mare adîncime.

Mecanicii manifestă un uimitor spirit inventiv. Uneori te minunezi pur și simplu cum de reușesc să creeze cîte ceva chiar din nimic! Pentru a construi un vinci nou, ei au luat un tambur vechi care nu mai era bun, avînd o roată dințată plesnită. Dintr-o tablă groasă de 8 mm au tăiat o rondelă mare de care au fixat cu bride această roată dințată plesnită, obținînd astfel o piesă mai mult sau mai puțin solidă. Apoi din niște greutate de cîntar din fontă au strunjit patru rulmenți și au făcut în rama tamburului orificii pentru rulmenți. După aceea au executat o frînă. Astfel au obținut un vinci admirabil.

14 mai. $85^{\circ}41',3$ latitudine nordică, $79^{\circ}30'$ longitudine estică. De cîteva zile suflă vînturi puternice dinspre nord și nord-vest. De obicei, aceste vînturi provoacă o derivă pronunțată spre sud. De data asta însă banchizele se mișcă încet,

parcă în silă. În decurs de șapte zile am derivat doar cu 23 mile spre sud... Se vede că nu putem să înaintăm mai repede spre sud, deoarece lângă Țara lui Franz-Josef s-au îngrămădit gheturi. De acolo ni se transmite că marea este acoperită pînă la orizont cu creste de gheață.

Înaintarea spre sud continuă totuși. Acum ne aflăm doar la cîteva mile de drumul parcurs de «Fram» în octombrie 1895. Dacă vînturile dinspre nord se vor menține, după cîteva zile, pe harta noastră atîrnată în careul ofițerilor, linia roșie a derivei lui «Sedov» va traversa linia albastră a drumului urmat de «Fram».

Ieri seara am măsurat adîncimea care era de 3833 m. Din păcate, pe greutate s-a păstrat foarte puțină probă de fund: în timp ce cablul era ridicat, motorul s-a oprit pe neașteptate și vreme de o jumătate de oră cît l-au reparat mecanicii, greutatea s-a bălăbănit în apă.

Tot ieri am efectuat stația hidrologică curentă și observații magnetice.

Venirea primăverii a început să se simtă, în sfîrșit, și pe meleagurile noastre. Catargele, greementul, bordul navei au lepădat mantia de chiciură. Suprafața orbitor de albă a învelișului de zăpadă se acoperă cu pete negre și cenușii. De sub zăpadă răsare gheața cenușie. Pe punte nu se mai poate merge în pîslari fiindcă este umezeală. Trebuie să ne încălțăm cizmele. În jur zăpada se topește, deși e un ger de -14°C : acesta este efectul razelor solare continue ziua și noaptea.

Astăzi, la miezul nopții am măsurat temperatura în interiorul grămezii de zgură care se află în partea bătută de soare. La adîncimea de 5 cm termometrul a arătat $+16,5^{\circ}\text{C}$. După aceea am așezat termometrul pe bordajul metalic vopsit în negru al navei, încălzit de soare. Mercurul s-a ridicat repede și mai sus atîngînd $+28,3^{\circ}\text{C}$: A fost însă suficient să depărtiez termometrul la o distanță de un picior ca el să indice o temperatură de numai $+0,7^{\circ}\text{C}$. L-am îndepărtat și mai mult și mercurul a coborît pînă la $-13,1^{\circ}\text{C}$.

17 mai. Înaintăm tot mai mult spre sud-vest. Astăzi ne aflăm la paralela $85^{\circ}35',0$ și pe meridianul $78^{\circ}10'$.

Am măsurat adîncimea nu fără aventuri: în toiul lucrărilor s-a defectat frîna vinciului și am fost nevoiți să frînăm

tamburul cu niște scinduri de lemn. Este cam greu să lucrezi cu o asemenea tehnică.

Cu toate acestea, măsurarea s-a efectuat cu succes. Adîncimea — 4078 m. Fundul — mil cafeniu, cleios. La pipăit se simt niște granule. Cînd am examinat proba de fund la microscop am văzut niște particule avînd aspectul unor scoici și un luciu aparte. Cînd milul s-a uscat, luciul a dispărut.

Am luat o probă de apă din stratul de la fund care completează în chip fericit stația hidrologică curentă efectuată de Andrei Gheorghievici.

19 mai. 85°34',0 latitudine nordică, 76°06' longitudine estică. Mecanicii au examinat cu atenție vinciul care s-a defectat alaltăieri și au ajuns la concluzia că are nevoie de o reparație generală. Orice piesă ai lua este defectată, spartă, uzată. Frîna s-a ros complet. Pastilele de fontă care înlocuiau rulmenții s-au uzat atît de tare încît tamburul sare și acuși, acuși roțile dințate au să se desfacă sau dinții au să sară din loc. De fapt va trebui să facem un vinci nou.

Nu mă îndoiesc cîtuși de puțin că mecanicii noștri vor izbuti să efectueze reparația. Totuși ne este necaz oă va trebui să sistăm vremelnic măsurările de mare adîncime pînă cînd va fi reparat vinciul.

Regretăm încă și mai mult că sîntem nevoiți să aminăm proiectul construirii zmeului pentru lucrările ce voiam să le efectuăm cu meteorograful. Reparația neprevăzută a vinciului pentru sonde de mare adîncime ne-a răpit ultimele clipe pe care am fi putut conta. Și apoi mecanicii mai au de efectuat o sarcină complicată și grea: repararea și pregătirea navei pentru navigație. În asemenea condiții nu prea avem speranță că vom putea să ne ocupăm de zmeu în scurt timp.

Ce păcat! Echipajul nostru de punte a și pregătit 5000 m de cablu pentru lansarea zmeului. Ar fi fost admirabil să fi putut înălța meteorograful la mare înălțime!...

20 mai. 85°33',1 latitudine nordică, 75°11' longitudine estică. Am început să curățim puntea de zăpada care se topește. Este o treabă obositoare, dar plăcută: ea ne amintește totuși că se apropie vara.

21 mai. 85°31',3 latitudine nordică, 75°24' longitudine estică. Am înregistrat iar o mișcare de rotație a ghețurilor — în ultimele trei zile, nava, împreună cu banchizele înconjurătoare, a deviat cu 10° față de acul compasului.

Astăzi am efectuat o stație hidrologică și am început stația magnetică de 24 h.

27 mai. 85°28',5 latitudine nordică, 76°30' longitudine estică. Mecanicii au raportat o mare izbîndă în munca lor: au terminat reparația generală a vinciului și l-au instalat pe locul lui dinainte, la pupa babord.

Vinciul este de nerecunoscut. Au fost fixați pe el noi rulmenți strunjiți din aceleași greutatea de cîntar ca și rulmenții aflați pe vinciul de dragaj (Greutățile acestea ne servesc drept material universal pentru tot soiul de lucrări!). Au confecționat o nouă frînă din... niște bucăți de tablă luate de la căptușeala căldării și o frînă veche luată de la vinciul Kuznețov. Trebuie să remarc, printre altele, că acest con are un vechi stagiul de activitate: anul trecut a fost folosit la motorul eolian al faimoasei firme «Matvei cel Roșu» — pe el fuseseră fixate aripioarele motorului eolian. Moștenisem de la echipajul de pe «Sadko» rămășițele motorului eolian și acum mecanicii au scos la iveală frîna dintr-un morman de fiare vechi. Butucul îi era crăpat, dar amănuntul acesta nu i-a împiedicat pe mecanicii noștri întreprinzători: ei au strunjit niște canale pe marginile butucului, au tras la cald peste ele niște inele de oțel și acum frîna este gata să lucreze încă o sută de ani.

În zilele următoare vom relua măsurările de adîncime.

29 mai. 85°30',2 latitudine nordică, 77°22' longitudine estică. Astăzi bîntuie furtună deasupra ghețurilor. Vîntul de nord-vest a atins forța 9 (20,8—24,4 m/s). Viscolul a învăluit totul. Avem zi de odihnă.

Profit de timpul liber pentru a-mi face ordine în însemnări, calcule și planuri.

Primăvara s-a scurs destul de rodnic. Niciodată n-am lucrat atît de intens pe tărîm științific. Poate că multe lucruri — din cele realizate de noi nu prezintă prea mare interes sau constituie doar o repetare a unor adevăruri cunoscute; de altfel nu ne simțim nici atît de pregătiți în domeniul științei precum am fi dorit. Dar printre mormanele de jurnale personale, dări de seamă și comunicate, savanții vor găsi, fără doar și poate, și materiale pentru care a meritat să nu dormim nopțile, să stăm în ger cîte 15—20 h la șir, să meșterim aparate ad-hoc, să împletim fără sfîrșit un cablu după altul — într-un cuvînt, să muncim fără să ne precupețim forțele.

Am fi putut, firește, să ducem în toate aceste luni un trai mult mai liniștit. Am fi putut să privim fără să roșim în ochii compatrioților noștri, chiar dacă ne-am fi mărginit numai să păstrăm nava. Dar poate oare un om sovietic cinstit să se limiteze la ceva mai puțin, dacă este în stare să îndeplinească ceva mai mult?

Am procedat așa cum ar fi procedat în locul nostru fiecare cetățean cinstit al Uniunii Sovietice".

PRIVIND ÎNAPOI LA DRUMUL PARCURS

INTR-O ZI geroasă de mai, când deasupra lui „Sedov” se abătuse un vifor cumplit, Aleksandr Aleksandrovici Poleanski mi-a adus o radiogramă din Moscova.

— Iată comandante, de la pionieri, spuse el, suflîndu-și în degetele roșii și adăugă cu un zîmbet abia mijit. Se interesează de memoriile dumneavoastră...

Am desfăcut capătul de hîrtie, tăiat dintr-o hartă de navigație, pe care radiotelegrafistul, economisind hîrtia, scrisese cu litere mărunte, citește următorul text :

„Se apropie marea sărbătoare a pionierilor — a cincisprezecea aniversare de cînd organizația de pionieri a început să poarte numele lui Lenin. Vă rugăm să vă amintiți de timpul cînd purtați și dumneavoastră cravata roșie, să ne istorisiți cum v-ați pregătit să deveniți și cum ați devenit marinari.

Cu salutări călduroase
«Pionerskaia Pravda»”

Am recitit aceste rînduri și am rămas îngîndurat. Cincisprezece ani! Cît de repede zboară timpul! Parcă ieri ședeam în jurul focului de tabără la marginea heleșteului de lîngă vechea fabrică de zahăr și stelele mari ale azuriului cer ucrainean clipeau spre vînătorii cîrni din echipa „tine-



rilor spartachiști". Iar vînătorii, frigîndu-se, scoteau din cenușa fierbinte cartofi copti, cîntau un cîntecel nostim și visau aventuri. Și iată că toate acestea sînt acum atît de departe, dincolo de hotarul celor 15 ani.

Sincer vorbind, nu sînt amator de memorii. Este doar infinit mai ușor să trăiești decît să-ți amintești cele trăite, și Poleanski era aproape sigur că cererea ziarului pionierilor va rămîne fără urmare. Dar rîndurile acestea laconice care mi-au amintit pe neașteptate îndepărtata perioadă romantică au zdruncinat pînă într-atîta ritmul sever și obișnuit al vieții în toiul iernatului polar, încît am început pe nesimțite să cotrobăiesc prin mapele mucezite ale arhivei mele.

Nu aveam nici timp și nici o dorință deosebită să pun ordine în mapele acestea. Cînd mă mutam de pe o navă pe alta, adunam, de obicei, grămadă toate actele, scrisorile, fotografiile și le îndesam în primul raft care-mi venea la îndemină, numai ca să nu se piardă. Acum, cînd am deschis mapele acestea, pe masa mea s-a răsturnat un vraf întreg de foi, caiete, adeverințe, certificate și agende de toate culorile. Erau îmbîcsite de un fum amărui, îmbibate de umezeală, umflate. Literele își întinseseră cerneala pe hîrtie. Fotografiiile își pierduseră claritatea. Dar cîte nu-mi spuneau toate aceste hîrtii pe jumătate uitate! În ele se oglindea o lume întreagă — îndepărtată, mare, atît de felurită, care nu semăna cîtuși de puțin cu pustiul nostru monoton și uniform de astăzi.

Am cotrobăit cu grijă printre cărțile poștale pestrițe cu vederi din diferitele porturi pe care le-am cunoscut în anii tinereții, printre fotografiile navelor pe care am fost ambarcat, carnete de salarizare, frînturi din jurnale vechi, amintiri căpătate de la marinari străini: negri, malaiezi, bulgari, francezi.

În sfîrșit, iată-l pe flăcăiandrul cu părul de un blond spălăcit, desculț, în pantalonași și în tricou, cu părul tuns mărunț, cu nasul ascuțit, puțin pistruiat. Șade pe o bancă în grădină și privește țintă în obiectivul aparatului fotografic, de parcă ar aștepta ca de acolo să se ivească un tilhar înspăimîntător dintr-un roman citit, cu care va trebui să se ia la trîntă numaidecît. Erai pe atunci cam semeț, Badighin Konstantin! Dar mă rog, acesta nu este cel mai îngrozitor dintre păcatele omenești.

Vreme fericită a visurilor avîntate, a creației nestăvilite, a proiectelor fantastice, dintre care cel mai neobișnuit îi apare autorului lui simplu și ușor de realizat! Vreme minunată, cînd o veche iolă de pescari poate fi cu ușurință luată drept o navă transoceanică, iar un heleșteu drept o mare nesfîrșită, cînd te așteaptă atît de multe cărți necitite, fiecare dintre ele avînd închisă între filele ei o lume nouă, atrăgătoare.

Impresia cea mai puternică mi-au lăsat-o romanele fascinante despre faptele vitejești săvîrșite de marinarii ruși în Oceanul Pacific. Trebuie să ai o inimă de piatră ca să rămii indiferent atunci cînd citești despre cliperii¹ și corvetele² semețe, care au înfruntat taifunurile, au traversat de zeci de ori ecuatorul și au înălțat drapelul patriei pe pămînturi noi.

Și cînd echipa noastră se aduna undeva într-o luncă sau lîngă heleșteu aveam din belșug teme și pentru jocuri și pentru convorbiri serioase: trebuia să născocim o nouă expediție fantastică, să ne amintim de complicatele noduri marinărești, să învățăm să tragem la rame, să înotăm și să ne scufundăm, să ne batem după toate regulile boxului în așa fel încît să fie învins neapărat adversarul și nu cel care a provocat meciul.

În această perioadă îți trec prea puțin prin minte „disprețuitele mărunțișuri ale cotidianului“. Mai pe urmă însă proza cotidianului ne silește, vai, să ținem seama de ea. Cu toate că visezi la mare și la vîntul sărat, după absolvirea școlii ești nevoit să pui mîna nu pe timonă, ci pe lopățica simplă de zidar.

Firește că este interesant să lucrezi și ca zidar. Este plăcut să simți cum mîinile tale, care încă ieri știau să țină doar creionul și caietul, prind treptat puteri, devin viguroase, sigure și capabile să îndeplinească o muncă serioasă, adevărată. După muncă poți să te îndeletnicești cu sportul. Și

¹ Velier de comerț, mare, rapid și zvelt, folosit în a doua jumătate a secolului al XIX-lea; inițial servea pentru contrabanda de opiu. Velatura foarte dezvoltată și forma specială a corpului a făcut din cliper cea mai rapidă navă a epocii sale. Se folosea pentru transportul ceaiului — *N.R.*

² Navă de război cu vele, mică și rapidă, de obicei cu 2 arbori și 12—30 tunuri. — *N.R.*

nu este chiar atât de rău, la 17 ani, să ieși biruitor la competițiile de tir.

Nu-ți vine însă prea ușor să renunți la visurile din copilărie. Te simți atras tot mai mult spre mare. Te muți atunci la Leningrad ca să privești măcar din depărtare la nave. Iat-o, hîrtia îngălbenită cu stampila Comitetului raional al Comsomolului din Moscova-Narva, adresată comitetului regional.

„Comitetul raional al Comsomolului leninist din Rusia roagă să-l ajutați pe tov. Badighin să se angajeze la fabrica „Krasnii vodnik”.

De ce anume la această fabrică? Se înțelege foarte ușor: fabrica executa greementele pentru nave, iar cel care vrea să se facă marinar trebuie să le cunoască temeinic echipamentul. Și iată că grație ajutorului acordat de Comsomol, Badighin Konstantin intră ca muncitor la fabrica „Krasnii vodnik”.

Munca în fabrică își urmează cursul, iar după lucru, vechea îndeletnicire: sportul și cărțile. Cel mai interesant din toate este să te aciuiezi toată seara în sala de lectură a bibliotecii publice „Saltikov-Șcedrin”. Aici poți să găsești tot ce dorești, chiar și colecția completă a ziarului „Krasnoe Znamea” care apare la Vladivostok, precum și toate cărțile și îndreptările despre orașul acesta situat pe coastele Oceanului Pacific. Îmi vin din nou în minte povestirile despre Oceanul Pacific, pe care le-am citit în copilărie și iar mi se trezește în suflet dorul de ambarcare.

Așa a luat naștere hotărîrea care, la cea dintîi privire, pare riscantă și chiar puțin nesăbuită: să părăsesc fabrica, să plătesc toți banii cîștigați pentru un bilet de tren Leningrad-Vladivostok, iar acolo... Acolo aveam să văd ce am să fac.

Țin în mîini o hîrtie în care îmi pusesem toate speranțele în memorabila zi de 30 iunie 1929, cînd am părăsit, cu bagaj puțin, Leningradul.

„Către organizația de Comsomol din Vladivostok.

Comitetul raional al Comsomolului leninist din Uniunea Sovietică, raionul Moscova-Narva, roagă să-i acordați sprijin tovarășului Badighin K. S. ca să fie primit în Flota Comercială Sovietică. Tov. Badighin este membru al Comsomolului din 1927. În tot timpul cît a fost în colectivul fabricii «Krasnii vodnik» a participat activ la activitatea comsomolistă

ca redactor al gazetei de perete a tineretului. A îndeplinit și celelalte sarcini cu conștiinciozitate și multă pricepere”.

E departe drumul pînă la Vladivostok. Nu te prea simți în apele tale, cînd în portofel nu mai ai nici o lescaie și pleci într-un oraș în care n-ai nici o rudă, nici un cunoscut. În port însă ai să dai peste oameni de treabă care au să te lase să înnoptezi pe puntea vreunei șalupe, iar a doua zi dimineața, la comitetul orășenesc al Comsomolului va avea loc o convorbire interesantă cu instructorul pentru transportul pe apă.

— De ce ai venit aici? întreabă cu severitate instructorul, învîrtind în mîini hîrtiuța de la Comitetul raional Moscova-Narva și aruncînd o privire scrutătoare lunganului necunoscut.

— Ca să mă fac marinar al Flotei din Oceanul Pacific.

— Ai mai navigat?

— Încă nu. Dar am să navig.

— Ai bani?

— Încă nu. Dar am să am.

— Unde ai tras?

— Deocamdată nicăieri. Dar...

— Atunci pe ce naiba ai contat? exclamă cu un geamăt instructorul, schimonosindu-se de parcă l-ar fi durut dinții: pesemne că i s-a făcut lehamite să tot aibă de-a face cu romanțioșii care visează la cariera de marinar. Ia ascultă, cum te... Badighin! Înțelege că nu-i o treabă de loc simplă să navigi pe un vapor. Din fericire pentru dumneata mi s-a telefonat astăzi de la societatea de navigație: au nevoie de oameni pe „Indighirka”. Dacă însă te vor debarca ca incapabil, n-o să-ți mai putem da nici un fel de ajutor...

Poți să nu iei în seamă ultimele lui cuvinte: lucrul cel mai important este că pe „Indighirka” este nevoie de oameni. În port auzisem că „Indighirka” se pregătește de drum. Și ce mai drum! Vladivostok — Hakodate — Petropavlovsk din Kamceatka. Așadar... așadar va fi un adevărat botez al mării.

Iat-o pe bătrîna, încercata „Indighirka” plecînd pe mare. Construită în secolul trecut pentru transportul ceaiului din Ceylon la Londra, mai păstra încă urmele eleganței apuse. Liniile ei fine și armonioase, bompresul¹ ieșit în afară, coșul

¹ Arbore înclinat în prelungirea etravei la veliere. Cu timpul el și-a pierdut din lungime pentru ușurarea manevrelor în port — N.R.

înclinat, siluetele mate ale unor dragoni înspăimântători desenate pe geamurile ferestrelor din careul ofițerilor — o copie fidelă a pachetoturilor pe care eroii lui Jules Verne și-au efectuat călătoria record în jurul lumii în 80 de zile.

Și ce-a fost mai departe... ne istorisește carnetelul acesta jerpelit pe care în urmă cu zece ani și jumătate a fost lipită fotografia unui tânăr marinar în flanelă vărgată și într-o scurtă de piele.

„Carnet de marinar nr. 2377/30475. Eliberat de *Direcția portului Vladivostok U.R.S.S. la 17 noiembrie 1929. Data nașterii... 1910. Titlul marinăresc sau special... marinar clasa a 2-a. Stagiul de practică... 5 luni...*”

Urmează enumerarea navelor și funcțiilor — o înșiruire a drumurilor efectuate, a evenimentelor și întâlnirilor care sînt o școală de educație politică și practică pentru fiecare tânăr marinar.

Iată o notiță scurtă :

„Vaporul «Simferopol», timonier-practicant : 1 septembrie 1930 — 26 octombrie 1930”.

Ochiul unui om neinițiat va aluneca pe lângă această însemnare din carnetul de marinar. Dar cîte amintiri trezește la acei care au avut prilejul să participe la această călătorie !

O toamnă tîrzie în Orientul Îndepărtat. Bătrîiorul vapor „Simferopol” își efectuează ultima cursă de la Vladivostok spre coasta răsăriteană a insulei Sahalin. Deocamdată, coasta aceasta pustie — nu prea amenajată pentru nevoile navigației — pe întinderi de sute de kilometri nu se vede nici un far, nici un semn pentru piloți. Curenții prea puțin studiați, limbile de nisip perfide, înșelătoare, sinuozitățile încîlcite ale șenalului navigabil îngreuiază extrem de mult navigația. Pe o noapte întunecoasă, cînd totul în jur era învăluit într-o beznă de nepătruns, nava „Simferopol” care remorca un șlep se pune pe uscat, pe un banc de nisip.

Toate încercările de a ieși de pe banc sînt zadarnice — nisipul mișcător ține încheștat vaporul care a nimerit în capcană. În timpul acesta, marea a început să se agite ;

munți de apă se prăvălesc unul după altul peste vaporul neputincios. Sînt ecourile uneia din acele furtuni care răscolesc din cînd în cînd Oceanul Pacific.

Situația devine îngrijorătoare. Pe navă călătoresc sute de pasageri care se întorc pe continent. Printre ei se află numeroase femei și copii. Calele sînt supraîncărcate cu bagaje. Punțile sînt înșesate cu tot soiul de lăzi, butoaie, baloturi, printre care te strecoari anevoie. Vaporul vechi, supraîncărcat trosnește din toate încheieturile. După cîteva ore de asemenea legănat turbat ajunge în cea mai jalnică stare ce se poate închipui: căldările s-au deplasat de la locul lor, tubulaturile pentru abur sînt smulse, foile căptușelii s-au desprins și lasă să se scurgă apa, lumina s-a stins. În rîndurile pasagerilor începe panica. Postul de radio a și lansat în eter semnalul S.O.S.

Primum drept răspuns telegrame cu text asemănător în stare să nimicească orice speranță de salvare :

„Aud. Vin în ajutor. Voi fi lingă voi peste șase zile...”

„Aud. Vin în ajutor. Voi fi peste cinci zile...”

„Aud. Țineți-vă. Mă apropii peste șase zile...”

În acea vreme mările din Orientul Îndepărtat erau pustii și aproape că nu erau cutureierate de nave. S-a întîmplat să fie prin apropiere doar un vapor japonez. Cînd fumul lui a apărut la orizont toată lumea a răsuflat ușurată. Dar vaporul japonez s-a oprit la o depărtare de cîteva mii de „Simferopol”, de unde a transmis o telegramă cu conținut diplomatic :

„Trimiteți un reprezentant pentru tratative.”

La ce să se înceapă tratative într-o clipă atît de grea ? Nu era mai bine să vină mai aproape și să înceapă să-i salveze pe oameni ? Dezlegarea enigmei era simplă. Stăpînii vaporului n-aveau nici un chef să se amestece în treaba aceasta, dar socoteau necesar să respecte formele : dacă reprezentantul nostru n-ar fi putut să ajungă pînă la ei s-ar fi considerat eliberați de obligațiile care le erau impuse de dreptul internațional.

Calculul unor iezuiți! Dar nu ne era îngăduit să refuzăm ajutorul fără a lupta, căci sute de femei și copii pasageri pe „Simferopol” priveau cu speranță spre vaporul care se apropiase. Comandantul ordonă așadar să se lase la apă o barcă.

Marinarii comandați de al doilea ofițer se postaseră din timp pe locurile stabilite și începură să lase barca la apă. Pe neașteptate s-a prăvălit peste barcă un munte întreg de apă, palancul gruui de la pupa s-a rupt și barca a rămas spînzurată cu pupa în jos. Oamenii s-au rostogolit ca boabele de mazăre în abisul clocotitor și înghețat. În acest accident, al doilea ofițer și-a rănit brațul. În timp ce erau salvați marinarii care căzuseră în apă, comandantul de pe „Simferopol”, un marinar cu voință fermă și cu sînge rece, comandă :

— A doua barcă la apă! Comandă primul ofițer!...

De astă dată marinarii izbutiră să lase cu bine barca la apă. Dar barca a fost luată pe dată de un val uriaș, purtată cu viteză uluitoare spre un val înspumat care clocoțea deasupra bancului, apoi zvirlită înapoi spre navă, din nou aruncată spre larg și în cele din urmă răsturnată. Barca grea îi acoperi pe oameni.

Toate acestea se petrecură literalmente într-un minut. M-am uitat la comandant. Se făcuse stacojiu, pomeții îi jucau sub pielea feței ca niște cucuie. Dar comandă la fel de calm :

— Iola la apă!...

Putea oare o iolă șubredă să reziste valurilor care în cîteva secunde scosese ră din funcție două bărci mari? Nu era însă vreme de stat la îndoială : în apa înghețată piereau tovarășii noștri și n-aveam dreptul să-i lăsăm fără ajutor.

Marinarii se repeziră să execute comanda. Iola săltă pe valuri. M-am întors. Într-o clipă lingă gruia bărcilor s-a format un gol : naufragiul celor două bărci a avut o înrîurire puternică asupra echipajului și nimeni nu voia să 'coboare primul în iolă. În timpul acesta ambarcațiunea ușorică era azvirlită în toate părțile. Încă puțin și ar fi fost sfărîmată în bucăți de bordajul navei. Fără să mă gîndesc la ce va urma, mi-am dat drumul în jos pe parîma cu care a fost lăsată iola la apă și pe neașteptate l-am zărit în barcă pe studentul Pașa Ivanov.

Abia acum am simțit toată furia furtunii. Aș exagera dacă aș spune că iola arăta pe apă ca un firicel de pai — ea se pierdea îndeobște în acest haos sălbatic de apă, care se

agita ca turbată. După o jumătate de minut m-a urmat tovarăşul meu Iaroslavţev, coleg care urma aceleaşi cursuri ca şi mine, iar după el doi fochişti şi preşedintele comitetului de bord, marinarul clasa întâi Ciocia, care se aşeză la cîrmă. Ne depărtarăm de bord şi intrarăm pe dată în vîltoarea valurilor.

Am apucat doar să mai văd că oamenii de sub barca răsturnată ieşiseră la suprafaţă. Se căţăraseră pe ea şi acum brizantii¹ îi purtau încetişor împreună cu barca spre uscat. Mai rămăsese un singur om în apă. Era cufundat în chip ciudat cu capul în apă şi nu i se vedeau decît picioarele la suprafaţă. Mai tîrziu s-a lămurit că era colegul meu de la şcoala tehnică de marină, comsomolistul Volodea Ţehovici. În momentul în care barca se răsturnase, parîma ancorei s-a înfăşurat în jurul lui. Ancora grea s-a dus la fund şi parîma l-a sugrumat. În locul acela însă apa nu era adîncă şi de aceea nodul asasin înfăşurat în jurul grumazului lui Ţehovici era foarte aproape de suprafaţa apei şi trupul se bălăbănea pe valuri.

Încă nu ştiam că Ţehovici era mort şi trăgeam la rame din toate puterile spre el. Dar cea dintîi lovitură a valurilor a smuls cîrma bărcii, care a zburat şuierînd ca un obuz deasupra capetelor noastre. Apoi a fost smulsă rama din mîinile unui fochist şi numai decît izbitura unui val a smuls şi a luat a doua ramă. Minerul ei masiv era cît pe aci să-î reteze capul lui Ciocia. Acum iola era azvirlită fără încetare fie cu pupa, fie cu prova în sus, ajungînd uneori în poziţie aproape verticală. După fiecare lovitură se umplea cu apă şi nu mai pridideam s-o golim.

Oamenii începură să-şi lepede hainele, pregătindu-se să părăsească iola care se scufunda, lipsită de cîrmă cum era şi devenită jucăria valurilor. Pe neaşteptate am fost aruncaţi chiar lîngă mal. Aici în spuma albă tulbure a brizanţilor Ciocia comandă :

— Părăseşte barca ! Sari într-o parte să nu te lovească.

Oamenii care au fost vreodată nevoiţi să înoate în mijlocul brizanţilor ştiu cît de greu este să birui aceşti cîţiva metri care despart marea de uscat. Valurile se alungă unele pe altele, vîrtejurile clocotesc ; ţi se pare că simţi deja

¹ Valurile care se sfîrîmă din cauză că se lovesc de fundurile mici. — N. R.

pietrele sub picioare, cînd deodată se prăvale peste tine un nou munte de apă, asurzești, orbești și îți vii în fire abia departe de mal. De astă dată anotimpul agrava greutățile luptei împotriva brizanților : apa era rece ca gheața și circeie ne încheștau brațele și picioarele.

Am izbutit, totuși, așa cum eram stîlciți și însîngerăți, să ajungem pe nisip. Marea a azvirlit după noi și iola. Barca cea mare, de chila căreia se agățaseră tovarășii noștri rebeși se apropia și ea de mal. A fost însă zvirlită la o depărtare de o milă de noi. Fără să pierdem timp, am luat-o la goană în ajutorul lor și am ajuns la timp : oamenii care înghițiseră apă erau sleiți și înțepenți de frig, n-ar fi putut să se tîrască singuri pe uscat. Ne-am aruncat în apă și i-am tras pe mal unul cîte unul.

De la bordul lui „Simferopol” ne urmăreau priviri îngrijorate. Cei de acolo și-au dat seama că nu ajunsesem toți pe uscat. Ca să răspundem la întrebarea care frămînta echipajul vaporului, unul dintre noi a pus mîna pe o frîntură de scindură și a desenat cu litere uriașe pe nisipul de pe plajă :

„Nu-i Tehovici...”

Vaporul japonez continua să se lege ne tulburat pe valuri la cîteva mîle de „Simferopol”. După ce a așteptat termenul pe care ni l-a dat a virat ancora și s-a îndepărtat spre sud. Cîrînd catargele lui au dispărut la orizont.

După trei zile furtuna s-a potolit puțin, iar după încă o zi ne-au sosit în ajutor vapoarele sovietice „Primorie” și „Dobrinia Nikitici”. Cu eforturi unite, l-au scos pe „Simferopol” de pe bancul de nisip și l-au remorcat la Vladivostok.

Așa a luat sfîrșit împlinirea aceasta care a fost notată în carnetul de marinar doar prin două cuvinte : „cursă scurtă”...

Încă o însemnare :

„Vaporul «Leonid Krasin». Cursă lungă : «Murmansk-Huanger (Norvegia) — Stettin (Germania) — Anvers (Belgia)...»”

Cînd recitesc aceste rînduri îmi revine în minte un cer posomorît de decembrie, agitata Mare a Nordului, pitoreștile fiorduri ale Norvegiei, orașe străvechi, semețe...

Din această călătorie îmi aduc cel mai bine aminte doar de un singur episod: noaptea din ajunul crăciunului petrecută la Anvers.

Am ajuns acolo în zori, în ajunul crăciunului. Deasupra Escautului cu debit mare de apă, la gura căruia era așezat Anversul, se lăsase o ceață deasă; chiar și cei mai experimentați dintre piloți refuzară să-l conducă pe „Leonid Krasin” în port. Am fost nevoiți să fundarisim ancora și să așteptăm pînă cînd ceața se va risipi cît de puțin.

Anversul, unul dintre marile porturi ale Europei, atrăgea spre el zeci și sute de vapoare. Prin ceața albă și compactă ca laptele răsunau de peste tot sunetele îngrijorate ale clopotelor navale. Erau vapoarele care temîndu-se de vreo ciocnire își făceau unul altuia cunoscută prezența.

Din cînd în cînd se auzea prin ceață glasul răgușit al unui nou sosit. O ancoră cădea cu zgomot în apă, amuțea clipocitul apei în dreptul elicelor și, pe dată, în hărmălaia generală de clopote se contopea glăsciorul subțirel al încă unui clopot.

Comandanții erau nervoși: nimeni nu voia să întîmpine sărbătoarea în radă. Pe noi ne preocupa mai puțin decît pe alții problema crăciunului, însă și pe marinarii sovietici îi interesa într-o privință: am fi vrut să descărcăm înainte de începerea sărbătorii pentru ca să nu ne pierdem după aceea timpul în zadar.

Spre dimineată ceața s-a risipit puțin. Am intrat cu băgare de seamă în port și am ocupat un loc la chei. Sprintenii și îndemînaticii hamali belgieni s-au apucat de treabă și pe mal au început să crească destul de repede munți întregi de pietre albicioase, bătînd într-o nuanță verzuie, scoase din calele lui „Leonid Krasin”. Era apatita noastră din Hibinogorsk¹.

Speram că descărcatul se va sfîrși curînd și vaporul va putea să părăsească portul înainte de termen. Dar exact la orele 2 după-amiază hamalii au încetat lucrul și agentul comercial anunță șefului de cart cu un aer oarecum solemn:

— Descărcatul se va termina poimîine. Rămîneți cu bine!...

¹ Vechea denumire (pînă în 1934) a orașului Kirovsk, regiunea Murmansk. — N. R.

La miezul nopții am luat de cart. În port era liniște. Echipajele navelor plecaseră în oraș să sărbătorească crăciunul. Deasupra acoperișurilor țuguiate ale Anversului jucau într-o ceață roșiatică luminile reclamelor pestrițe. Mă plimbam tăcut pe punte, privind curios la orașul străin. Alături de „Leonid Krasin” era ancorat vaporul suedez „Start”, murdar și ruginit. Pe puntea lui păsea de asemenea un marinar care pesemne nu se simțea în apele lui.

L-am strigat și am intrat în vorbă. După un sfert de oră suedezul, un om vîrstnic, spătos, se afla la bordul lui „Leonid Krasin”. Pe nava lui dormea toată lumea și el dorea foarte mult să vadă cu proprii lui ochi cum trăiesc marinarii pe o navă aparținînd Uniunii Sovietice.

Marinarul suedez voia să știe absolut totul : și ce hrană ni se dă, și unde dormim, și ce leafă primim. L-am dus cu băgare de seamă pe puntea inferioară, unde dormeau tovarășii mei. Luminînd înaintea lui cu o lanternă de mîină, suedezul făcea o descoperire după alta ; peste hublouri atîrnau perdele de mătase, pe paturi erau așternute cearșafuri...

— Ei sînt obligați să-și cumpere toate astea pe socoteala lor ?

— Nu, le dă statul.

Suedezul clătină din cap și oftă.

Cînd am ieșit pe punte m-a întrebat pe neașteptate :

— Ce crezi, cine-s eu ?

N-am înțeles întrebarea. El a repetat :

— Ce-s eu ? Ce funcție am ?

Razele sovăielnice ale lanternei luminau chipul zbîrcit, înăsprit de vînt al unui bătrîn lup de mare.

— Pilot, am răspuns eu fără să șovăi.

Suedezul a ridicat din umeri și a zîmbit cu amărăciune :

— Ești aproape de adevăr. Sînt de meserie pilot, dar fac slujba ca mus...

— Ca mus ? ! am exclamat eu neîncredător.

— Ca mus. Avem în Suedia o lege bună cu privire la tarifele de salarizare. Pentru fiecare calificare este stabilit un minim de salariu. O lege minunată, nu-i așa ? Ei bine, comandanții o respectă cîstit. Pe „Start”-ul nostru sînt șase muși și un singur marinar. Și ăsta-i tot echipajul vaporului.

El făcu un gest de descurajare cu mîna, se gîrbovi înduretat și plecă de la bord.

Priveam tăcut în urma lui, neștiind cum să-l consolez pe marinarul acesta care era nevoit la cincizeci de ani să navige ca mus.

Ceața începu să se risipească. Deasupra Anversului străluceau și mai puternic luminile reclamelor și unchiașul crăciunului, Sant-Claus din neon, făcea reclamă unor jartiere perfecționate de damă...

Încă o însemnare :

„Vaporul „Iana”. Cursă lungă : «Odessa—Port-Said—Colombo—Singapore—Kilung—Aleksandrovsk-pe-Sahalin”.

Îmi răsare acum în minte trista insulă nisipoasă Perim pierdută în strimtoarea Bab-el-Mandeb. Nici un pomișor, nici un tufiș, nici un fir de iarbă — doar nisipuri mișcătoare înfierbîntate pînă la incandescență de nemilosul soare arab. Pe insulă se află un depozit de cărbuni, cisterne cu apă potabilă, o fabrică de gheață artificială și un restaurant. Toate acestea aparțin unui englez. Englezul trăiește la Londra, iar pe insula Perim trăiesc arabi care produc bani pentru englez.

Și iată că de insula Perim se apropie un vapor mare la pupa căruia flutură un pavilion roșu pe care se văd o seceră și un ciocan. Totu-i în ordine : comandantul vaporului plătește lire sterline și baza englezului îi livrează cărbuni și gheață. Dar administrației îi scapă din vedere un amănunt, despre care îi amintește stăruitor pavilionul roșu care flutură la pupa : vaporul „Iana” aparține Uniunii Sovietice și din punct de vedere juridic și practic puntea lui este o parte a teritoriului sovietic.

Se produce o mică încurcătură.

Un remorcher aduce lingă bordul lui „Iana” un șlep încărcat cu cărbuni și cu lăzi pline cu gheață. Un supraveghetor arab, gras și lucind de sudoare urcă pasarela și se instalează ca la el acasă în fața tambuchiului¹. Are în mîini un bici lung ca acelea pe care le folosesc păstorii. Marinarii noștri examinează curioși acest personaj ciudat. De ce a venit aici cu biciul acesta ? Aici nu-s nici catîri, nici cămile. Dar curînd totul se va lămuri.

Pe punte urcă zoriți în trap ușor hamalii. Sint goi cu desăvîrșire, doar niște cîrpe murdare le acoperă coapsele. Spină-

¹ Deschidere în punte care servește pentru intrarea în interiorul navei — N.R.

rile slabe pe care se pot număra fără greutate toate coastele se ncovoae sub greutatea coșurilor încărcate cu cărbuni. Înginînd ritmic un cîntec melancolic hamalii cu mișcări deprinse, calculate, răstoarnă coșurile în buncăre și dau fuga pe șlep după o nouă încărcătură.

Supraveghetorul strigă supărat la subordonații lui. Dar iată că unul dintre hamali s-a poticnit și a trecut într-o clipă de la trap la pas. Supraveghetorul agită pe dată biciul care smulge de pe spinarea slăbănoagă a hamalului un petec de piele și acesta cade la pămînt scaldat în singe. Biciul șuieră iar și iar.

Marinarii sovietici se reped din toate părțile. Se aud glasuri.

— Bate pe teritoriu sovietic !

— N-are dreptul !

— Jos cu el !

Flăcăii noștri vinjoși înhață namila aceea grasă, o leagănă în văzduh și o azvîrl peste bord în șlep de-a dreptul în pulberea neagră de cărbune. Supraveghetorul țipă ceva, scui pă, dar nu poate să facă nimic.

Încearcă atunci să-și descarce furia pe bieții hamali supuși. Iată că unul dintre ei a ridicat o bucată de gheață căzută dintr-o ladă și și-o strecoară pe furiș în gură. Supraveghetorul se năpustește asupra lui și-l doboară. N-avem dreptul să ne amestecăm în răfuiala aceasta, deoarece acum sînt pe teritoriul maiestății sale regele Marii Britanii.

Marinarii noștri pot să facă doar un singur lucru : ei deschid o ladă, scot de acolo un calup mare de gheață care strălucește la soare și-l dau hamalilor.

Și nefericiții ne șoptesc din fugă cu zimbete de mulțumire :

— Rusche... rusche... bolșevic !

Am frunzărit îndelung paginile carnetului de marinar. Fiecare însemnare trezea mereu alte amintiri.

Iată, m-am oprit la următoarea însemnare :

„Spărgătorul de gheață «Krasin». 13 aprilie 1935—29 octombrie 1936”.

Mi-am amintit pe dată de o perioadă importantă și, mă rog, hotărîtoare, din viață.

Era după absolvirea școlii tehnice navale din Vladivostok, după ce navigasem cîțiva ani ca ofițer de punte pe diferite nave și căpătasem o anumită experiență în materie de navigație. Avusesem posibilitatea să fac călătorii destul de lungi și de complicate. Acum însă asemenea drumuri nu mă mai satisfăceau. Omul nu se mărginește niciodată la cele dobindite...

Simțeam dorința să lucrez în condițiile grele ale Arcticii și cînd am aflat că C.C. al Comsomolului leninist din Uniunea Sovietică este pe cale să completeze echipajul comsomolist al spărgătorului de gheață „Krasin”, decorat cu ordinul „Steagul Roșu”, m-am simțit atras spre această navă vestită. Astfel, în carnetul meu de marinar, la rubrica „funcția” apare însemnarea :

„Al treilea ofițer pe spărgătorul de gheață «Krasin»”.

Într-un an și jumătate am fost în două rînduri la insula Vranghel, am vizitat de cîteva ori coastele peninsulei Ciukotsk, am condus caravane de nave pe Kolîma, am brăzdat în lung și în lat mările Ohoțk, Bering, Ciukotsk, Siberiei răsăritene — într-un cuvînt am dus o adevărată luptă împotriva ghețurilor.

Pe vremea aceea spărgătorul de gheață era comandat de M. P. Belousov. Îmi amintesc furtunile năprasnice, cețurile compacte și luptele crîncene cu ghețurile. Dar oricîte greutăți am fi întîmpinat, calmul nostru comandant nu se pierdea cu firea, nu șovăia. Cînd lua o hotărîre o aducea la îndeplinire cu orice preț.

Noi, marinarii tineri de pe „Krasin”, ne străduiam de asemenea să procedăm în toate cazurile repede, energic și fără șovăieli. La început nu izbuteam întotdeauna, dar treptat ne-am însușit și noi stilul calm, practic și hotărît de muncă al navigatorilor polari.

Iată un episod din acea perioadă.

Marea Ciukotsk. Capul Serdže-Kamen¹ — o coastă sumbră, stîncoasă. Nava noastră este ancorată, staționăm bord la bord cu cargobotul „Mikoian” transportor de cărbuni ; primim rezerve de combustibil. Vîntul de nord alungă banchizele murdare. Ele se apropie încet de mal. Banchizele acestea parcă

¹ Inimă de piatră — N. R.

abia se mișcă. Dar iată că una dintre ele a izbit în treacăt atît de puternic bordajul navei transportoare de cărbuni și aceasta s-a smucit atît de tare din loc încît parîma cu care era legată de „Krasin” s-a întins, a rupt urechea¹ și a sfărîmat parapetul.

Se transmite cartului dispoziția comandantului de a nu lăsa ghețurile plutitoare să se apropie de navă oricît de pașnică le-ar fi înfățișarea. Trebuie aruncate în aer la timp cu amonal, căci altfel lucrurile pot să se termine prost.

E rîndul meu să iau de cart. Avînd în minte indicațiile pe care comandantul le dăduse predecesorului meu îi urmăresc cu atenție pe oaspeții nepoștiți care se învîrtesc în jurul navelor noastre. Marinarii din cartul următor pregătiseră deja cîteva încărcături puternice : butelii de un sfert de vadră umplute cu pulberea gălbuie de amonal. Prin gîtul buteliilor este trecut cîte un fitil Bickford avînd o amorsă la capăt. O singură porție din acestea este suficientă pentru a zvîrli în aer o sută de tone de gheață.

Iată că vine spre noi, legănîndu-se ușor, o banchiză uriașă de formă bizară. Colțuroasă, neprietenosă, are în mijloc un fel de peșteră adîncă ca un fel de tunel. Nici cel mai experimentat artificier n-ar fi făcut un orificiu mai bun pentru introducerea amonalului.

— Caiac la apă ! comand marinarului de cart Hoblov.

Comsomolistului Andriușa Hoblov, un sportiv sprinten, îi plac misiunile periculoase. După un minut în șubredul caiac din pînză de vele gonim amîndoi în întîmpinarea banchizei. Hoblov trage la rame cu putere iar eu strîng la piept povara prețioasă — o damigeană grea umplută cu amonal.

Banchiza s-a dovedit a fi destul de buclucașă. Ceea ce zărisem de pe punte nu fusese decît o mică insulă care se înălța deasupra apei. În jurul acestei insulițe, sub apă, la o adîncime de vreo 50 cm, se întindeau în toate părțile bordurile lunecoase ale unui ghețar.

Să răzbatem trecînd cu picioarele prin apă era riscant : puteam să alunecăm și să spargem damigeana.

Dar nu-i timp pentru meditații : ghețarul se apropie de „Mikoian”. Hotărîsc să ajung cu orice preț pînă în mijlocul lui și să-l arunc în aer. Andriușa Hoblov, cu mișcări de rame îndemînatice împinge caiacul pe bordura ghețarului.

¹ Piesă de metal fixată pe punte ; prin ea se trece parîma de acostare, remorcă etc. — N. R.

Sar pe insulița de gheață și strecor cu băgare de seamă damigeana cu amonal într-o despicătură, apoi dau foc fitilului Bickford... Peștera era adîncă. Damigeana grea alunecă pînă în fundul ei trăgînd după ea firul fumegînd al fitilului care, după socotelile noastre, trebuie să ardă 45 s.

Acum trebuie s-o ștergem cît mai repede de aici. Sar în caiac, Hoblov lovește apa cu rama, dar... caiacul rămîne pe loc.

Am rămas înțepeniiți, în chipul cel mai rușinos, la doi pași de puternica încărcătură de amonal care trebuia să explodeze dintr-o clipă într-alta. Era cu neputință acum să mai scoatem damigeana cu amonal din despicătura adîncă și strîmtă.

Au mai trecut cîteva secunde. Toate eforturile noastre de a ne desprinde de ghețar au fost zadarnice. După cea de-a treizecea secundă, cînd ne pregăteam deja să primim din plin explozia asupra noastră, mi-am adus aminte că pe fundul caiacului se afla o cange. Am pus mina pe ea și am început să împing cu toată puterea pentru a ne desprinde de blestemata insulă de gheață. Caiacul a tresărit și a alunecat pe apă. Abia a apucat Hoblov să dea cîteva lovitură de rame cînd a răsunat o bubuitură asurzitoare și am fost împrorșcați cu o grindină de cioburi mărunte de gheață. Pe locul unde abia staționase caiacul au zburat în aer sloiurile uriașe de gheață...

Andriușa și cu mine ne-am uitat unul la altul și am izbucnit pe neașteptate în ris... Cu cîteva clipe mai înainte nu ne-ar fi ars de ris.

La drept vorbind, fiecare marinar sovietic, care a avut pri-lejul să navige atît cît am navigat eu, ar putea să istorisească o sumedenie de întîmplări asemănătoare. Le-am povestit doar pentru a arăta cum îl formează viața pe om.

Școala vieții este aspră, dar ea îți dă ceea ce nu înveți pe băncile școlii : experiență, călire, priceperea de a te stăpîni. După fiecare călătorie îndepărtată mă simțeam oarecum mai vîrstnic, mai serios, mai stăpîn pe mine.

Acum, cînd privesc înapoi la drumul străbătut, văd că școala pe care am făcut-o în timpul călătoriilor m-a silit de fiecare dată să mă preocup tot mai serios de pregătirea mea.

La început am frecventat cercurile și școlile de inițiere tehnică, apoi școala tehnică de navigație din Vladivostok pe care am absolvit-o aproape fără a-mi întrerupe munca, după

aceea studiul individual... În timpul ambarcărilor am obținut calificarea de ofițer de punte și cunoștințele necesare unui comandant.

Comsomolul și partidul m-au înarmat politicește. Am căutat să particip totdeauna activ la munca de partid și la cea comsomolistă, am fost secretar al celulelor comsomoliste de pe multe nave, am luat parte la activitatea cluburilor maritime.

Cînd a trebuit să preiau comanda navei „Sedov” în mijlocul ghețurilor în derivă ale Arcticii, experiența de viață acumulată m-a ajutat să fac față sarcinilor grele și de răspundere încredințate de partid și de guvern.

Se înnoptase cînd am terminat scrisoarea adresată pionerilor, în care descriam pe scurt drumul vieții mele. După ce am pus hîrțile și actele în sertarul mesei, am ieșit pe punte ca să văd dacă viscolul nu s-a potolit.

Vîntul de nord-est continua să facă ravagii deasupra ghețurilor, stîrnind nori de pulbere de zăpadă. Lanțurile de creste de gheață albastre semănau cu un brizant încremenit pe neașteptate. Prin vîlul viscolului se zărea slab discul palid al soarelui, înconjurat de două cercuri concentrice. Acest fenomen, numit în termeni meteorologici halo dublu, imprima peisajului lipsit de viață un colorit deosebit de sumbru și de fantastic.

Dar iată că de undeva printre șuierături și urlete răsună un cîntecel vesel și risete, iar în depărtare se arătară două siluete cunoscute : una subțiratică, îmbrăcată în haine de ren, ducînd o lădiță portativă, iar alta mai plină, într-o scurtă vătuită și cu carabina la umăr. Sînt Buinițki și Gamankov care se înapoiază după efectuarea observației magnetice curente.

Un sentiment de veselie mi s-a strecurat pe dată în suflet : oricît s-ar zbuciuma viscolul, oricît de aspru ar fi acest mai al nostru, în comparație cu cel pe care-l cunoaște Marele Pămînt, trăim, muncim și continuăm să înfăptuim opera pe care ne-a încredințat-o patria.

„SEDOV” SE PREGĂTEȘTE PENTRU NAVIGAȚIE

„SEDOV” derivă spre vest cu o viteză mai mare decît presupusesem.

În aprilie, vînturile de est au împins nava noastră spre vest cu 101,3 mile, cu o viteză medie de 3,4 mile pe zi. În mai, „Sedov” a înaintat spre vest doar cu 19,6 mile, în

schimb sub acțiunea vînturilor persistente de nord, a derivat cu 57 de mile spre sud. Iar în decursul a 15 zile din luna iunie am efectuat un nou salt vertiginos spre nord-vest, înaintînd spre vest cu 43,1 mile și totodată sporindu-ne latitudinea cu 44 mile — cu alte cuvinte aproape cu trei sferturi de grad.

Cînd am notat în martie în jurnalul meu că ne-am putea trezi pe la sfîrșitul navigației în dreptul meridianului 60, n-aș fi putut garanta că acest pronostic se va realiza, deoarece „Fram” străbătuse acest drum într-un interval de timp mult mai lung. Nouă ne mai rămîneau acum vreo 30—35 mile pînă la meridianul 60.

Totul prevestea că apropiata vară va fi la fel de prielnică, din punct de vedere al navigației, ca și vara anului 1938. La 31 mai am comunicat Direcției Generale a Căii Maritime de Nord :

„Se remarcă pe întreg orizontul o fișie de cer, întreruptă pe alocuri, în care se reflectă apa... Ochiul de apă, anunțat în telegrama 427 din 9 aprilie, care înghețase iar, s-a desfăcut din nou... Lărgimea peste 2 000 m...”



Pe zi ce trecea simțeam tot mai vădit rezultatele scăderii densității gheții, proces care avea loc în partea de vest. Apariția unor ochiuri de apă întinse spre vest, ascultarea tot mai supusă a ghețurilor de vânturile de est decît de cele care băteau de la vest, intensificarea mișcării de rotație a ghețurilor din jur (de la 1 aprilie pînă la 15 iunie gheața descrisese o întoarcere pînă la 10°) — toate aceste fenomene dovedeau că undeva, în fața noastră, ghețurile începuseră să se rărească.

Apariția pescărușilor prin preajma navei dovedea că ne apropiam de spații mai mult sau mai puțin întinse de apă degajată de ghețuri. Începînd din primele zile ale lunii mai, pescărușii deveniseră oaspeți destul de frecvenți ai navei noastre.

Nu puteam, firește, să afirmăm cu o precizie absolută că „Sedov” va naviga și de acum înainte cu aceeași viteză. Numai anumite combinații ale vînturilor hotărîsc problema derivei. Voi aminti doar că „Fram”, care la 15 noiembrie 1895 se aflase cu aproximație pe același meridian — $66^\circ 31'$, favorizat fiind de vînturi prielnice, ajunsese la 9 ianuarie 1896 la $41^\circ 41'$ longitudine estică. Aceasta însă se petrecuse iarna. Noi aveam de parcurs drumul acesta vara, cînd în Arctica vînturile își schimbă mereu direcția. „Fram” rămăsese în tot cursul verii 1895 pe loc — la 22 iunie se aflase în dreptul meridianului $80^\circ 58'$, iar la 9 octombrie, după ce descrisese cîteva bucle bizare, se afla abia în dreptul meridianului $79^\circ 30'$.

Într-un cuvînt, nimeni n-ar fi putut spune măcar cu aproximație unde și în ce împrejurare se va afla „Sedov” cînd navigația în Arctica va fi în toi. Doar o recunoaștere aeriană efectuată în cursul lunii iulie ar fi putut oferi unele materiale pentru a răspunde acestei întrebări care frămînta pe fiecare dintre noi.

Am socotit totuși că aveam datoria să pregătăm nava pentru navigație. Eram dator să facem aceasta pentru eventualitatea că spre sfîrșitul verii starea gheții ar fi fost favorabilă și un spărgător de gheață puternic s-ar fi putut apropia de „Sedov”.

Oricine are o cît de vagă idee despre ceea ce reprezintă gospodăria complexă a unei nave, știe cîtă muncă implică pregătirea pentru navigație a unei nave aflate la iernat. Noi însă nu aveam numai de scos nava din iernat, ci trebuia să efectuăm și reparațiile necesare. Toate aceste munci urma să le

îndeplinim în condițiile grele ale unui iernat neobișnuit, când, pe deasupra, fiecare membru al echipajului de punte sau de la mașini îndeplinea, pe lângă obligațiile sale principale, și migăloasa muncă legată de observațiile științifice.

Am convocat o consfătuire tehnică. Când, la această consfătuire, conducătorii echipajelor de punte și de la mașini, Andrei Gheorghievici Efremov și Dmitri Grigorievici Trofimov, au raportat ce munci urmau să fie efectuate, în prima clipă ni s-a părut că sarcina era cu desăvârșire irealizabilă. După aceea însă, am izbutit, ca de obicei, s-o simplificăm, s-o descompunem în elementele ei componente, să împărțim munțile, să organizăm o folosire mai rațională a timpului și munca a început să avanseze. La 15 iunie, amîndouă echipajele care se angajaseră în întrecere au raportat că depășiseră cu 50% graficul de lucru, iar la 29 septembrie, Dmitri Grigorievici Trofimov mi-a raportat că mașina și toate mecanismele aveau să fie gata după 48 h.

Fără a mă pierde în amănuntele tehnice ale reparațiilor efectuate pe navă, țin să relatez în capitolul de față diferite episoade din cursul pregătirii spărgătorului de gheață pentru navigație, ele fiind interesante atît pentru specialiștii navigației în apele polare, cît și pentru un cerc mai larg de cititori.

Ne îngrijora cel mai mult soarta cîrmei ghinioniste, pe care presiunile din ianuarie 1938 o îndoiseră. Am relatat într-un capitol anterior încercările noastre infructuoase de a restitui navei capacitatea parțială de guvernare, încercări care ne-au răpit aproape întreaga vară a anului 1938.

Pentru mine era limpede: dacă și de astă dată nu vom izbuti să reparăm cîrma, o a doua încercare de a scoate nava dintre ghețuri ar putea eșua la fel ca și prima. Trebuia să îndreptăm cu orice preț pana cîrmei sau, în cazul cel mai rău, să renunțăm cu totul la ea. Fără pană nava n-ar fi putut guverna, dar cel puțin ar fi putut să fie dusă într-un fel oarecare la remorcă.

În vara anului 1938 nu izbutisem să ducem la capăt operația începută, deoarece toată elicea și cîrma erau cufundate în apă. Numai scafandrii — chiar și aceștia cu multă greutate — putuseră să pătrundă pînă la regiunile avariate. În timpul iernii

sub cîrmă se formase o gheață masivă, groasă de peste doi metri, care acoperea ca o platoșă cîrma și elicea. Pînă la începerea dezghețului de vară am putut să tăiem în jurul lor, în gheață, un fel de doc uscat din interiorul căruia puteam examina bine cîrma și puteam astfel încerca s-o reparăm.

Era necesar să scoatem de sub pupa cîțiva zeci de metri cubi de gheață, operație care trebuia făcută cu cea mai mare precauție, în așa fel încît în stratul subțire de gheață care mai rămînea să nu se formeze nici o crăpătură. Ar fi fost suficientă cea mai mică fisură pentru ca apa să năvălească prin ea. Apa ar fi inundat într-o clipită copca și totul ar fi fost pierdut.

În plan prevăzusem 40 de zile-om pentru tăierea gheții sub pupa, sarcină care revenea lui Șarîpov și Ghetman. Vroiam ca această muncă să fie întreprinsă fără grabă și cît mai minutios cu putință. Dar în primele zile ale lunii iunie a început dezghețul și în copca de la pupa a început să pătrundă cîte puțin apa.

Primele șuvoaie subțiri de apă au fost descoperite încă la 8 iunie, cînd Ghetman și Șarîpov tăiaseră gheața la o adîncime doar de un picior. Apa se prelingea printr-o fisură abia vizibilă formată între gheață și cîrmă. A doua zi dimineața am fost nevoit să le trimit în ajutor pe Butorin și pe Megher. Munca s-a desfășurat mai repede. Către seară se formase la pupa un căuș de gheață de diametrul de 8—9 m și avînd adîncimea de un metru. Butorin încercase prin tot felul de șiretlicuri să oprească apa care se prelingea prin crăpătura de lingă cîrmă, dar nu izbutise. Am fost nevoiți să coborîm pe gheață pompa de incendiu și să pompăm din cînd în cînd apa adunată din excavația făcută în gheață.

La 13 iulie reușisem să facem sub pupa o groapă mare adîncă de 1,8 m. Dispozitivul masiv al cîrmei ieșise la iveală din gheață pînă la a treia balama inclusiv. Alături de acest puternic agregat metalic, oamenii care lucrau în groapă păreau foarte mici. Pentru a da o vagă idee despre starea cîrmei lui „Sedov”, voi arăta că pana lui avea înălțimea de 3 m și era lată de aproape 1 m, fiind prinsă de etamboul cîrmei cu niște buloane uriașe avînd diametrul de aproximativ 130 mm. Era deci firesc ca un asemenea colos să nu fie prea ușor de îndreptat.

Seara, după terminarea lucrului, Dmitri Grigorievici Trofimov și cu mine am coborât în groapa făcută pentru a examina cîrma; pînă acum ne putusem bizui doar pe ceea ce ne relataseră scafandrii care lucraseră pe dibuite. Acum, însă, cînd izbutisem să desprindem cîrma din gheață, o aveam aproape în întregime în fața noastră. Am văzut deslușit încovoierea axului cîrmei și a etamboului, precum și pana ei avariata complet. Între primul și al doilea braț, care susțineau pana, ea era îndoită mult spre dreapta sub un unghi de 25°. Pentru a o sluți în halul acesta fusese necesară o lovitură de o putere excepțională, deoarece pana de oțel avea o grosime de 45 mm. În etamboul cîrmei se vedea o crăpătură.

Timp de cîteva minute am rămas tăcuți, copleșiți de această priveliște. După aceea însă deprinderea profesională a biruit și am început să vorbim despre reparație, ca și cum ar fi fost vorba despre o navă așezată într-un doc uscat.

Am izbutit să construim un doc în gheață, deși nu prezenta prea multă siguranță. Ce trebuia să facem mai departe? N-aveam la dispoziție nici un fel de dispozitiv cu care să putem îndrepta pana. Pentru aceasta ar fi fost necesară o presă de mare putere sau un ciocan cu abur.

Am examinat încă o dată cu atenție spațiul dintre brațele cîrmei unde începea încovoierea. Dacă pana ar fi fost crăpată aici am fi putut îndepărta partea îndoită și am fi rămas cu o cîrmă mai scurtă, dar dreaptă, cu ajutorul căreia am fi putut guverna în mod corespunzător pupa. Nu se vedea însă nici o crăpătură. Cu toate acestea trebuia să găsim o soluție. L-am întrebat pe Dmitri Grigorievici:

— Ce-ar fi să tăiem cîrma?

Mecanicul șef a privit cu îndoială pana groasă de oțel, a chibzuit și m-a întrebat la rîndul lui:

— Și ce-o să obținem? După o asemenea operație cîrma n-o să mai fie bună de nimic. Va trebui s-o înlocuim cînd ne vom întoarce în port...

În momentul acela a coborît în groapă și Butorin. A ascultat cu atenție discuția noastră; șeful de echipaj considera că tot ce se referea la cel mai neînsemnat nit de pe navă îl privea personal. I-am răspuns lui Trofimov:

— O cîrmă scurtată nu o va înlocui, firește, pe una întreagă, în schimb, ea va restitui navei parțial capacitatea de

guvernare și astfel o vom putea duce pînă la portul cel mai apropiat, la care mi-e teamă că nu vom izbuti să ajungem cu cîrma întreagă. Mai bine să sacrificăm o parte din cîrmă decît să riscăm toată nava...

Economului nostru mecanic șef nu-i plăcea de loc să distrugă ceva de la bord, nici chiar atunci cînd aceasta era absolut necesar. Știam că ar fi confecționat cu mai mare plăcere o cîrmă nouă, dacă i-ar fi stat în putință, decît s-o taie pe cea veche. Și de data asta întîrzia să ia o hotărîre. În schimb Butorin, căruia îi plăceau tot soiul de proiecte neobișnuite, se aprinse pe dată. Am văzut din privirea lui că ardea de nerăbdare să se apuce de treabă.

— Ce părere ai de proiectul ăsta, Dmitri Prokofievici ?
O să iasă ceva ?

După ce chibzui o clipă, șeful de echipaj răspunse domol :

— Da, firește că o să iasă. Am mai vorbit despre asta încă pe vremea cînd „Ermak” se îndrepta spre noi. Spusesem atunci că dacă am fi avut un aparat de sudură cu gaz ar fi fost bine să facem operația asta în apă.

El arăta partea încovoiată a cîrmei și termină :

— Acum putem s-o facem și fără aparatul de sudură. O să facem treaba, o s-o facem neapărat !

— Vezi, Dmitri Grigorievici, proiectul capătă adepți ! i-am spus mecanicului șef.

Acesta răspunse zîbind :

— Va trebui să chibzuiesc !...

Revenind în cabină m-am sfătuit cu Andrei Gheorghievici și am făcut cu minuțiozitate calculele necesare. Ele mi-au confirmat că o cîrmă scurtată va îngădui navei să se deplaseze singură printre ghețuri rărîte și în apa liberă de ghețuri. Am luat o hotărîre definitivă și anume să reparăm cîrma tăind-o în două.

După o oră, la cină, am comunicat planul lucrării subliniind că șeful de echipaj sprijină cu căldură această idee. Proiectul a fost aprobat de cei mai mulți membri ai echipajului, deși o parte dintre ei mai șovăiau încă.

Am anunțat pentru a doua zi dimineața muncă de șoc : întregul echipaj, cu excepția carnicului, a radiotelegrafistului șef și a bucătarului, s-a apucat să taie gheața din jurul cîrmei. Era nevoie să ne zorim, deoarece dezghețul se întîrziea. Pe ză-

padă, în locurile unde se aflau gunoiul și zgura, se și formaseră băltoace. Stratul superior de gheață de pe crestele de gheață se topea repede. Densitatea banchizelor scădea și riscul de a vedea groapa de la pupa inundată sporea. Între fundul ei și apa mării rămânea doar un strat subțire de gheață pe care apa l-ar fi putut străpunge dintr-o clipă într-alta.

La orele 17 tăierea gheții în jurul cîrmei fusese terminată. Trebuia să dăm un număr de găuri pătrunse de-a latul penei și după aceea, pe această linie slăbită, să desprindem partea superioară a penei de cea inferioară. Mecanicii, sub conducerea lui Trofimov, au pregătit o mașină de găurit manuală pentru a face mai întâi o încercare. Oțelul s-a dovedit însă a fi foarte dur și ne-am lămurit numaidecît că lucrul va avansa foarte încet dacă vom folosi mașina de găurit manuală. Era necesar să punem în funcție o mașină de găurit electrică.

Munca s-a desfășurat de dimineață din plin. Pentru a termina operația mai repede, am organizat două schimburi de lucru : de la orele 9 pînă la 17, în groapă lucrau Trofimov, Șarîpov, Nedzvețki, Bekasov și Megher, care erau apoi schimbați de Alferov, Butorin, Ghetman și Tokarev.

Cel mai mult au avut de furcă Trofimov și Tokarev. Erau nevoiți de fapt să lucreze aproape 24 h fără întrerupere : Trofimov conducea operațiile din groapă, iar Tokarev făcea de serviciu, fără schimb, la motorul de capacitate redusă „Cervonî Dvigun”, care gîflia și tușea cu desperare, deservind micuțul dinam de 4 kW a cărui energie i-o consuma în întregime lacoma mașină de găurit electrică. Era de ajuns să apeși mai tare pe contact, pentru ca tensiunea în circuit să scadă și „Cervonî Dvigun” să înceapă să sufle din greu, să strănute și apoi să se oprească. Era necesar să se reglementeze în permanență numărul de turații și din această cauză Tokarev nu putea părăsi nici o clipă motorul.

Mecanicii organizaseră, ca de obicei, munca cu foarte mare precizie, astfel că oamenii izbutiră să găurească în prima zi pînă la o sută de găuri. Acestea se întindeau într-un șir strîns mai jos de brațul al treilea al cîrmei, deși era cît se poate de incomod să se lucreze aici, chiar în fundul gropii.

S-a dovedit mai greu de tăiat axul cîrmei, deoarece nu aveam un burghiu suficient de lung pentru a găuri dintr-o parte într-alta această piesă masivă de oțel, groasă de 300 mm.

Am fost deci nevoiți să dăm zeci de găuri radiale în așa fel încît să se întîlnească la centru.

La 16 iunie ne-am adunat pentru a sărbători a doua aniversare a plecării spărgătorului de gheață „Sedov” în expediție. Nava a fost împodobită de dimineață cu pavilioane, dar de fapt la aceasta s-a redus festivitatea : n-am putut întrerupe munca și găurirea axului cîrmei a durat pînă la ora 1 dimineața.

În sfîrșit, în seara zilei de 18 iunie, lucrul s-a apropiat de sfîrșit : atît pînă cît și axul cîrmei erau aproape spintecate în două. Mai rămînea să biruim rezistența tablei între găurile făcute, pentru a despărți definitiv partea superioară, bună, a cîrmei de cea inferioară, mutilată.

Mecanicii își închipuiseră că vor izbuti să efectueze operația aceasta fără prea mare bătaie de cap, dar împrejurările au luat o asemenea întorsătură încît tocmai acum, cînd totul era aproape gata era cît pe aci să pierdem ultima speranță de a restitui navei puțința de guvernare.

În tot cursul acestor zile dezghețul era în toi, zăpada și gheața topindu-se cu o repeziciune vertiginoasă. Pe cît de pătimasem visasem în martie la căldură, pe atît de aprig visam acum un ger bun : pe zi ce trecea în groapa de la pupa pătrundea tot mai multă apă.

În timpul nopții, carnicii se îndeletniceau cu pomparea apei din interiorul ei. La început, această îndeletnicire putea să fie făcută fără prea mare greutate : era suficient să mînuiești o jumătate de oră pompa de incendiu pentru ca fundul gropii să devină uscat. În noaptea spre 18 iunie însă, Sobolevski care era de cart, a avut mult de furcă cu apa. Deși medicul nostru poseda o forță neobișnuită, cu greu putea să țină piept apei care năvălea în groapă.

Ziua, în timpul lucrului, eram nevoiți să punem în funcție cu regularitate, din oră în oră, pompa de incendiu. Pe la miezul nopții apa a năvălit în groapă într-un torent atît de puternic încît n-am izbutit s-o pompăm decît cu prețul unor mari eforturi.

Îmi venea rîndul să fiu de cart de la ora 24 și de aceea după cină m-am culcat. Am simțit deodată că mă trezește cineva. Am deschis ochii și l-am văzut pe Andrei Gheorghievici, care era agitat.

— Konstantin Sergheevici! Înundă! Butorin și Șaripov pompează fără întrerupere, dar apa năvălește incontinuu.

Mi-am tras cizmele, mi-am pus pufoaica pe umeri, am ieșit în goană pe punte și am coborît în groapa de la pupa. Era inundată pînă la o înălțime de o jumătate de picior; apa pătrundea printr-o crăpătură formată lingă butucul elicei. Șeful de echipaj, ud, ciufulit se agita în apă, căutînd să astupe crăpătura, care creștea clipă de clipă, cu resturile unor pufoaice vechi. Șaripov pompa apa cu pompa de incendiu.

Cerul era acoperit cu nori tulburi, scunzi care lăsau să cadă peste navă fulgi de zăpadă umedă. În jur totul se topea și se destrăma. Termometrul arăta $+0,2^{\circ}\text{C}$, ceea ce însemna că peste cîteva ore apa avea să pătrundă în groapa de la pupa în cantități și mai mari.

— Trezește-i pe toți! i-am spus lui Andrei Gheorghievici. Muncă de șoc a întregului echipaj!...

După zece minute tot echipajul de pe „Sedov” era adunat sub pupa. Priveliștea acestei munci hotărîtoare mi s-a întipărit adînc în memorie.

...Fără căciuli, doar în pulovere, cufundați în apă pînă la genunchi, mecanicii se agitau în fundul gropii, străduindu-se să desprindă partea inferioară a cîrmei de cea superioară. Șaripov ținea o daltă, în care Alferov și Tokarev lovesc cu baroase. Dalta alunecă în apă, loviturile ciocanelor cad pe de lături, oamenii cad în apă, se ridică și încep totul de la capăt.

În acest timp, ceilalți membri ai echipajului schimbîndu-se tot timpul, lucrează cu rîndul din toate puterile mișcînd în sus și în jos minerele pompei de incendiu care scîrțîie, din al cărei furtun iese apă tulbure, sărată. Cu toate aceste eforturi apa se înalță în groapă.

În sfîrșit, mecanicii izbutesc să taie oțelul dintre găurile făcute în pană. Dar axul cîrmei se ține și mai solid.

— Aduceți cricurile! comandă Trofimov.

Cricurile grele, cu o putere fiecare de 5 t, sînt coborîte în groapă. Butorin și Ghetman cară bucăți de scînduri, pene, traverse pentru a le putea instala mai bine, căci cricurile ude și lunecoase se pot desprinde de la locul lor.

Partea inferioară a cîrmei a și dispărut în apă. Cricurile au fost instalate pe partea ei superioară. În fine, toate pregă-

tirile au fost terminate și mecanicii încep să rotească manivelele. În același timp, o parte din echipaj, care s-a suit pe navă, acționează timona de mină.

În aceste clipe se hotărăște soarta proiectului nostru : ar fi de ajuns ca un cric să se deplaseze de la locul lui pentru ca totul să fie pierdut. Apa năvălește atât de tare, încît nu am reuși să mai instalăm cricul a doua oară.

La orele 2 noaptea s-a auzit în cele din urmă un pîriit și partea superioară a cîrmei s-a deplasat încet, parcă în silă, spre stînga. Oamenii au început să iasă repede din groapă la suprafața gheții — apa rece năvălea în șuvoaie prin găurile care se formaseră. Acum însă nu ne mai înspăimînta, deoarece munca fusese terminată.

Deși toată lumea era foarte obosită și ora era tirzie, la bord oamenii jubilai : strigau „ura”, își azvîrleau în aer mînușile, se luau la trîntă în glumă — într-un cuvînt se purtau ca niște elevi care reușiseră la un examen greu.

Am hotărît să încercăm numaidecît cum funcționează cîrma scurtată, căci fiecare dintre noi ardea de nerăbdare să afle care erau rezultatele muncii lor. Am încercat să punem cîrma dintr-un bord în celălalt. La babord pana scurtată a venit ușor, ca și cum cîrma ar fi fost în stare perfectă. Banda¹ putea fi pusă. La tribord însă pana venea anevoie — pesemne că partea superioară și cea inferioară se agătau una de cealaltă. Au fost aduse palancuri metalice și puse în funcțiune în sectorul cîrmei pentru a înfrînge rezistența părților de metal care se agătasera una de cealaltă. Abia spre dimineață, unind eforturile timonei de mină și ale palancurilor, am izbutit să punem cîrma la tribord cu vreo 3—4°.

În comparație cu situația dinainte era și aceasta destul de bine : întorcînd partea superioară a cîrmei spre stînga, puteam fără prea multă greutate să paralizăm influența dăunătoare a părții ei inferioare care era încovoiată spre dreapta. Dar noi nu puteam să ne mulțumim cu acest rezultat și am hotărît să reluăm a doua zi încercările de a pune la punct funcționarea cîrmei scurtate.

Cînd munca a luat sfîrșit era ora 4 dimineața. Gamankov a servit în careul ofițerilor un dejun grozav alcătuit din gulaș

¹ Cînd cîrma se pune la maximum se spune „banda”.

din conserve și cacao ; am devorat cu mare lăcomie porțiile dublate drept recompensă pentru munca efectuată și ne-am răspîndit prin cabinele noastre. De mult n-am dormit un somn atît de adînc ca după această noapte !..

Lucrările de reparare a cîrmei ne-au mai luat cîteva zile și cîteva nopți. Așezînd niște rîndele între balamalele cîrmei și etambou, am încercat să mărim raza de rotație a penei. Mașinistul nostru, Nedzvetki, a fost nevoit să se transforme vremelnice în scafandru : groapa făcută în gheață era deja complet inundată și pentru a examina cîrma trebuia acum să cobori în apă.

Pînă la urmă am izbutit să mărim unghiul de cîrmă la tribord pînă la 15°. Era suficient pentru a putea guverna parțial nava, astfel că la 22 iunie am raportat Direcției Generale a Căii Maritime de Nord :

„După ce cîrma navei «Sedov», pe care ghețurile o îndoiseră în ianuarie 1938, a fost degajată de ghețuri pînă la o adîncime de peste doi metri, am izbutit s-o tăiem în dreptul îndoiturii cu 15 cm mai jos de balamaua a treia. După această operație partea superioară a cîrmei cu o suprafață de 2,2 m² susținută de cele două buloane superioare, poate fi pusă la babord banda, iar la tribord cu un unghi de 15°. Cred că dacă vom îngreui în mod corespunzător pupa, nava va căpăta o capacitate de manevră suficientă pentru a urma spărgătorul de gheață fără a fi remorcată.

Partea inferioară a cîrmei se află în prezent în aceeași stare de fixitate, îndoită spre dreapta cu 20° urmînd direcția bulonului îndoit în balama. Efectuîndu-se lucrări nu prea complicate sub apă s-ar putea îndepărta partea inferioară a cîrmei permițînd astfel o manevrabilitate completă a părții superioare.

Munca s-a efectuat în timp ce apa era pompată, încontinuu, cu pompa de incendiu.

Ținînd seama de dificultatea efectuării acestei munci cu mijloace tehnice insuficiente, în condiții grele, precum și importanța ei, cer premiarea următorilor membri ai echipajului : Trofimov — mecanic șef, Alferov — al treilea mecanic, Butorin — șef de echipaj, Șarîpov — mașinist, Nedzvetki — mașinist, Ghetman — focist, Megher — marinar, Bekasov — radio-telegrafist...”

Direcția Generală a Căii Maritime de Nord ne-a felicitat pentru reușita noastră. Cei care au luat parte la repararea cîrmei au fost premiați cu cîte 1 000 de ruble. Redacțiile ziare-

lor ne-au bombardat cu întrebări, interesându-se de modul în care izbutisem să tăiem cîrma. Și într-adevăr, putem cu drept cuvînt să ne mîndrim cu ceea ce realizasem: viitorul ne-a dovedit că munca noastră fusese efectuată cum nu se putea mai la timp. Cînd, după o jumătate de an „Sedov” s-a întîlnit cu „Sibir”, nava amiral a flotei arctice sovietice, cîrma noastră scurtată a funcționat destul de bine, cu atît mai mult cu cît izbutisem, ridicînd presiunea la căldări, să punem la tribord cîrma banda.

Vara arctică era în toi cînd am sîrșit, în cele din urmă, repararea cîrmei și am putut să ne ocupăm temeinic cu examinarea și punerea în orînduială a mecanismelor navei.

Spre sîrșitul lui iunie ne-am apropiat de meridianul 63, depășind cu mult ritmul de înaintare al lui „Fram”.

Aproape că nu vedeam soarele, un strat dens de nori joși acoperea cerul. Năvălea tot timpul ceața deasă care reducea vizibilitatea pînă la 50—100 m. Temperatura se menținea în medie prin preajma lui 0°C. Aerul era foarte umed și din această pricină trebuia să acordăm o atenție deosebită conservării mașinii pentru a o feri de rugină, cu atît mai mult cu cît în compartimentul mașinilor nu se făcea foc. De îndată ce mecanicii au terminat repararea cîrmei, ei s-au îndeletnicit cu munca complicată și plină de răspundere a îngrijirii mașinilor.

Examinau pe rînd și metodic piesele puse la iernat, curățau cu șmirghel subțire cea mai neînsemnată pată de rugină și acopereau din nou totul cu un strat de unsoare.

Au efectuat cu mîna o întoarcere completă a arborelui principal. Au fost demontate și examinate lagărele cele mai importante. Din fericire, umezeala nu pătrunsese în nici unul din lagăre. Încă din toamnă fuseseră umplute toate cu un amestec de seu și unsoare și acum fusele arborelui străluceau ca oglinda.

Cu aceeași atenție au fost verificate toate mecanisme auxiliare. Mecanicii au spălat cu petrol și au curățat de rugină cu șmirghel pînă și balustradele din compartimentul mașinilor.

Căldările ne-au dat multă bătaie de cap. În toamna anului 1938, cînd am dat o luptă îndîrjită împotriva canarisirii navei

am fost nevoiți — pentru a-i menține echilibrul — să pompăm apa de mare, pe rînd, cînd în căldările din tribord, cînd în cele din babord. Ulterior am pompat apa din căldări, dar a mai rămas un reziduu de sare care trebuia îndepărtat.

Ne-a dat mult de furcă, îndeosebi, caldarina la care am fost nevoiți, în memorabila muncă de șoc de la 26 septembrie 1938, să ridicăm presiunea folosind apa sărată. Acum se impunea s-o curățăm cu o deosebită grijă și să efectuăm vălțuirea țevilor.

Tokarev, Alferov, Nedzvetki, Ghetman și Megher petreceau zile întregi în interiorul căldărilor reci de oțel. Înarmați cu rașchete ¹ răzuiau la lumina luminărilor de stearină piatra, sarea, cristalele de gheață din colțurile cele mai ascunse dintre țevile de fum, dintre cutia focarului și pereții căldării, lîngă găurile de acces etc.

Pentru a grăbi munca, s-a făcut apel la cei care voiau să lucreze la curățirea caldarinii în orele suplimentare. Megher, Ghetman și Șarîpov s-au apucat să execute în trei această muncă grea și obositoare. Brigada de tineret a petrecut în interiorul căldării cîteva seri la rînd, curățînd-o în mod exemplar.

Între timp, Trofimov și Tokarev efectuau o altă muncă importantă : reparau hublourile.

Hublourile trebuie să fie etanșe ; aceasta este o condiție obligatorie pentru securitatea navigației. Dacă dintr-o cauză oarecare nava se va canarisi, apa ajungînd pînă la linia hublourilor, iar dacă acestea vor lăsa să pătrundă apa, naufragiul este inevitabil. Atunci va fi prea tîrziu să astupi orificiile.

În toamna anului 1938, Andrei Gheorghievici împreună cu Butorin au astupat oarecum în pripă toate hublourile. Acum însă, cînd ne apropiam de agitata mare a Groenlandei și ne pregăteam să ieșim din derivă trebuia să reparăm temeinic fiecare hublou care nu asigura etanșeitățile necesară.

Nici echipajul de punte nu stătea fără treabă. Fiind în întrecere cu echipajul de la mașini el a desfășurat, de aseme-

¹ Scula de metal cu care se curăță rugina, vopsea la bord. — *N.R.*

nea, o muncă foarte intensă în lunile acestea de vară. Pentru a exemplifica, reproduc aici planul pe luna iunie a muncilor efectuate de echipajul de punte.

Nr. crt.	Denumirea muncilor	Cine a efectuat lucrarea	Numărul zilelor — om
1	Sudarea unui cablu pentru dragă	Butorin, Megher	14
2	Împletirea unui cablu pentru tambur, examinarea și detectarea defectelor	Butorin, Megher	4
3	Echiparea dragei	Butorin, Megher	2
4	Tăierea gheții sub pupa navei înainte de apariția apei	Ghetman, Șaripov	40
5	Aducerea rezervei pentru cazuri excepționale de pe gheață, ambarcarea și așezarea ei în condiții bune, pentru evitarea deteriorării ei din cauza umidității	Butorin, Ghetman, Megher, Șaripov	26
6	Trei stații hidrologice	Butorin, Ghetman, Megher, Șaripov	12
7	Patru măsurări de adâncime	Butorin, Ghetman, Megher, Șaripov	8
8	Găurirea gheții	Butorin, Ghetman,	6
9	Lucrări executate cu draga	Butorin, Megher Șaripov, Ghetman	10
10	Pregătirea vaselor pentru probele hidrologice (30 de sticle)	Ghetman	1
11	Curățirea și cimentarea tancurilor pentru apa potabilă	Butorin, Megher	5
12	Examinarea și pregătirea pompei de incendiu	Șaripov	2
13	Aducerea apei	Muncă de șoc a întregului echipaj	3
14	Spălatul așternutului	Butorin, Ghetman, Șaripov, Megher	4
15	Planton	Megher	5
Total			142

Planul acesta a fost întocmit, prevăzându-se ca normele stabilite să fie depășite cu 23,5%. În realitate ele au fost depășite cu mult mai mult. Este suficient să menționez că numai

munca de șoc, efectuată de întreg echipajul pentru repararea cîrmei și care nu fusese prevăzută, i-a răpit în medie echipajului de punte 42 zile-om !

Un singur punct din plan a rămas neîndeplinit, dar nu din vina echipajului : n-am izbutit să organizăm operațiile de dragaj. De fapt, cu ajutorul cablului confecționat de noi puteam să colectăm de la fundul oceanului bentos, doar la o adîncime de 2 500 m, deoarece cablul n-ar fi suportat o încărcare prea mare. Sub noi însă rămînea continuu o pătură de apă de 4—4,5 km. „Sedov” a ajuns la adîncimi mai mici abia la sfîrșitul derivei, cînd nu mai aveam posibilitatea să ne îndeletnicim cu dragajul, deoarece echipajul era ocupat cu ultimele pregătiri în vederea ieșirii dintre ghețuri.

În iulie, amîndouă echipajele — atît cel de la mașini cit și cel de punte — au fost acaparate de aceeași muncă, în care a fost antrenat întregul colectiv : ne-am îndeletnicit cu piturarea navei.

Trebuie să mărturisesc că după două iernări „Sedov” avea o înfățișare cit se poate de urîă. Asprele geruri din martie îi veniseră de hac piturei : crăpase, se cojise în petice care se desprinseseră de pe bordaj și la cea mai ușoară atingere se scuturau pe gheață. Corpul începuse să ruginască și, după cum se știe, rugina este cel mai aprig dușman al navei.

Trebuia să curățim cu minuțiozitate corpul navei de pitura scorojită, să rașchetăm rugina, apoi să dăm cu un strat de miniu de plumb și, în cele din urmă să o piturăm. Puteam să executăm toate aceste operații. S-a ivit însă o greutate de neînvins : nu aveam pe navă ulei pentru pitură. Micile noastre rezerve fuseseră cheltuite încă în 1938, cînd izbutiserăm să piturăm bordajul cu miniu.

Am început să răsfoiesc cărți, încercînd să găsesc rețeta pentru fierberea uleiului pentru pitură. Aveam 12 butoașe cu ulei de floarea-soarelui și mi s-a părut că le-am fi putut folosi. Lucrarea *Practica marină* a lui Vasilev oferea doar o idee vagă despre un proces atît de important cum este fierberea uleiului pentru pitură. Am izbutit să găsesc cîteva aluzii la procedeul de preparare a acestui ulei doar într-o broșurică intitulată *Piturarea navelor iluviale*, care nimerise întîmplător în biblioteca noastră. Autorul acestui îndreptar arăta că dacă

se prepara din ulei de cîneapă, uleiul pentru pitură trebuia fiert pe un foc puternic timp de patru ore, adăugîndu-se miniu de plumb pentru ca să se usuce mai repede. În timpul fierberii, temperatura uleiului se urcă pînă la 300°C și devine inflamabil : puțin talaș azvîrlit în uleiul în clocot se carbonizează pe loc.

Despre ceea ce ne interesa scria doar cîteva cuvinte : „Uleiul pentru pitură poate să fie preparat și din ulei de floarea-soarelui”. Prea bine, dar cum să-l fierbi ?...

L-am chemat pe Butorin, i-am arătat broșurica și i-am spus :

Încearcă, Dmitri Prokofievici, să faci la fel cum scrie aici.

Șeful de echipaj se apucă de treabă. După cîteva încercări nereușite de a fierbe uleiul în bucătărie, a instalat pe gheață la o depărtare de 140 m de navă o sobiță făcută dintr-un butoi de metal gol. A introdus în sobița aceasta un cazan mic, a adaptat la ea un burlan și „fabrica lui Prokofici”, cum a fost poreclită construcția aceasta slută, a început să funcționeze.

Hotărisem, pentru orice eventualitate, să fierbem uleiul pentru pitură nu patru ore, cît scrie în broșurică, ci șase. O zi întreagă s-a afumat șeful de echipaj lîngă sobița lui, mestecînd uleiul care clocotea în cazan. Nu era o îndeletnicire prea veselă : vaporii uleiului de floarea-soarelui nu erau prea plăcuți. Pe deasupra, în jurul sobiței totul se topea, iar din cer se cerneau fără întrerupere fulgi de zăpadă umedă.

Toate acestea ar fi fost suportabile, dacă uleiul de floarea-soarelui s-ar fi prefăcut în ceva care să semene cu uleiul pentru pitură. Dar lichidul acesta blestemat refuza cu îndărătnicie să se îngroașe. La capătul zilei uleiul rămăsese la fel de lichid și curgător ca în clipa în care Butorin aprinsese focul în butoiul său metalic.

Șeful de echipaj credea că toată vina o poartă „uscătura”, cum numesc vopsitorii miniul de plumb și marea dozele amestecului. Dar miniul de plumb nu era de nici un ajutor. Uleiul pentru pitură preparat de Butorin putea să fie folosit la piturarea navei cu tot atîta succes ca și untul.

După ce s-a agitat timp de trei zile în fața sobiței, șeful de echipaj a ajuns la desperare. A pierdut orice nădejde să mai capete vreodată ulei pentru pitură din ulei de floarea-soarelui. Dar nu puteam totuși să lăsăm nava nepiturată. În-

țelegem că rugina va produce daune ireparabile navei, dacă nu vom acoperi bordajul scorjit cu un strat dublu de miniu și de negru. Ar fi fost cât se poate de supărător să aducem în portul drag, în locul navei, un morman de fierărie ruginită, bună doar să fie predată la fier vechi.

Am hotărît că era cazul să mă ocup personal de această problemă. Deși aveam o idee foarte vagă despre tehnica experiențelor chimice, am cărat cu destul curaj în careul ofițerilor vreo douăzeci de retorte, baloane, eprubete, tuburi și niște stative lăsate pe navă de o expediție a Direcției hidrografice. După ce am cîntărit cîteva doze de cîte 100 g de ulei de floarea-soarelui, le-am turnat în baloane, am aprins două spirte și am început să fierb îndărătnicul lichid. Careul ofițerilor s-a transformat vremelnice într-un laborator.

Planul era simplu: să fierb uleiul fie și o sută de ore pînă cînd se va obține din el ceva care să semene cu uleiul pentru pitură. În broșura *Piturarea navelor fluviale* scria că se poate de limpede: „Uleiul pentru pitură poate să fie preparat și din ulei de floarea-soarelui”. Așadar, mai devreme sau mai tîrziu, din uleiul acesta trebuia să se obțină ceva asemănător cu uleiul pentru pitură.

Se cuvenea să procedăm sistematic: am fiert o probă timp de patru ore, a doua șase ore, a treia opt.

Întregul careu al ofițerilor s-a îmbibat de mirosul amărui, grețos al vaporilor de ulei, deși am încercat să evacuez acești vapori afară din careu printr-un tub mic de cauciuc trecut printr-un hublou.

Spre sfîrșitul celei de a doua zile de experiență, chiar și cei mai răbdători membri ai echipajului cînd se așezau la masă se uitau chiorîș, cu o mină încruntată la laboratorul care ocupa toată suprafața bufetului și pe deasupra încă o măsuță. Oamenii se rețineau cu greu să nu facă vreo observație de supărare la adresa acestei inițiative producătoare de fum.

Eu însumi sufeream, nu mai puțin decît ceilalți, din pricina mirosului de ulei încins, dar am hotărît categoric să nu cedez pînă cînd nu voi izbuti să obțin rezultate pozitive.

În cea de a doua zi a experienței mi-a venit o idee: ce-ar fi să folosesc uleiul pentru pitură fiert de Butorin? Poate că merita să-l mai fierb încă o zi ca pînă la urmă să iasă ceva din el?

Dmitri Prokofievici cheltuisese un butoiuș întreg de ulei și acum pe punte erau înșirate un rând întreg de damigene cu un lichid cam tulbure care nu mai semăna nici cu uleiul de floarea-soarelui, nici cu uleiul pentru pitură. Am turnat o probă din acest lichid într-o eprubetă și am început s-o fierb.

După opt ore lichidul s-a îngroșat și a devenit vâcos. L-am întins pe o bucată de geam și l-am pus la uscat. Spre dimineață uleiul a început să se întărească.

— Ulei pentru pitură! anunță Butorin care urmărea cu atenție experiențele. În adevăr, ulei pentru pitură!...

Mi-am adunat, nu fără mândrie, baloanele și retortele: laboratorul terminase perioada de experiență și a transmis rețeta pe care o elaborase pentru a fi valorificată în industrie. Acum puteam să piturăm nu numai vaporul, ci și toate creștele de gheață pe o distanță de 20 mile în jur; materie primă aveam din belșug, trebuia numai să ne înarmăm cu răbdare și să fierbem uleiul nu patru ci paisprezece ore în sir.

În timp ce „fabrica Prokofici” afuma cerul, Alferov, Nedzvetki și Ghetman pregăteau pensulele, iar Șaripov ascuțea rașchetele cu care aveam să curățăm de pe corpul navei pictura veche și rugină.

În sfârșit, toate pregătirile au fost terminate și în a doua decadă a lunii iulie ne-am apucat de lucru. La început a fost înființată o brigadă centralizată de vopsitori formată din Butorin, Ghetman, Alferov, Megher, Nedzvetki și Șaripov. Au atârnat de bord niște „scaune” și instalându-se pe ele, au curățat corpul navei de rugină și de pictura veche. După aceea l-au acoperit cu un strat de miniu și l-au pictat în negru. Nava a luat pe dată o înfățișare îngrijită.

Nu ne-am limitat însă la aceasta. Am pictat toate suprastructurile, precum și parapetele. Când am ajuns însă la piturarea bigilor, a catargelor și a coșurilor a fost necesar să declarăm munca de șoc a întregului echipaj: la 25 iunie a fost o zi senină și era păcat să lăsăm să ne scape acest prilej prielnic pentru a termina lucrările de piturarea pe dinafară a navei.

Ne-am înarmat toți, fără excepție, cu pensule și câni pline cu pitură și am început, cum se spune, să dăm lustru navei. „Sedov” avea acum o înfățișare mândră. Era greu să recunoști în nava aceasta gătită în haină nouă și strălucitoare pe prizoniera ghețurilor, care nu demult fusese jerpelită și afumată.

Vopsitorii au trebăluit cel mai mult la coș. Au hotărât să-l piturez după noul model al Direcției Generale a Căii Maritime de Nord — așa cum văzusem că erau piturate coșurile lui „Ermak” cînd venise la noi. Partea de sus era bordurată cu o dungă neagră. Mai jos urma o dungă subțire albastră despărțită prin două dungi marginale albe. Restul coșului era piturat în galben-deschis. Ghetman, Șarîpov și Nedzvețki au pictat pe coș o seceră și un ciocan.

Am tras de-a lungul bordului dunga despărțitoare a liniei de apă. Au fost piturate chiar și bărcile și acum arătau ca noi. Într-un cuvînt, la sfîrșit nava arăta de parcă abia fusese lăsată la apă de pe cala de construcții a unui șantier naval. Și pentru a evita să se murdărească iar, am amenajat o pasarelă de lemn provizorie pe care scoteam afară, cît mai departe de navă, tot gunoiul, zgura, resturile. Era strict interzis să se arunce ceva de pe puntea navei.

În zilele ploioase, cînd era greu de lucrat pe punte se lucra la piturarea încăperilor interioare. Pereții și plafoanele din comandă și camera hărților, ai încăperilor de locuit, ai tambuchilor, ai coridorului care ducea spre careu și ai careului ofițerilor, înveseleau privirile cu tonurile lor luminoase. Peste tot mirosea a pitură proaspătă și neobosiții vopsitori voluntari pătrundeau tot mai adînc în interiorul navei. Au piturat o parte din cala nr. 3 și pe la mijlocul lui august au ajuns la compartimentul mașinilor.

În timpul acesta, mecanicii noștri terminaseră în linii mari pregătirea pentru navigație a mașinii, a căldărilor și a mecanismelor auxiliare. Ei au verificat toate lagărele, au pășuit supapele, au verificat distribuția aburului — într-un cuvînt — au făcut ordine desăvîrșită în gospodăria lor. Dar modul de prezentare al încăperii îi necăjea foarte mult pe mecanici.

Ne pregăteam de mult să procedăm la o curățenie generală în compartimentul mașinilor, dar nu izbuteam cu nici un chip să ne facem timp.

La 17 august mecanicii au anunțat că organizează o muncă de șoc cu caracter sanitar. Înarmîndu-se cu cîrpe, perii și săpun, au început să spele compartimentul mașinilor. Nu era de loc o muncă ușoară. Cînd se spală puntea se toarnă peste ea cantități masive de apă. Puntea poate fi spălată cu ajutorul pompei de incendiu, a ghiordelelor — cu cît este mai multă apă, cu atît mai bine ! În compartimentul mașinilor însă apa este

considerată cel mai mare dușman, deoarece umiditatea deteriorează foarte mult mecanismele. De aceea mecanicii noștri erau nevoiți să lucreze cu cea mai mare prudență pentru ca nici un strop de apă să nu picure pe mașină. Mecanicii s-au mînjit, s-au murdărit cu funingine, dar continuau cu îndirjire să frece geamul spiraiului¹, să curețe pereții și plafonul. Le-a trebuit cîteva zile ca să spele bine imensul compartiment al mașinilor. S-a cheltuit cel puțin un pud de săpun, toată rezerva disponibilă de sodă caustică și chiar și electrolitul folosit din acumulate, pe care unchiul Sașa li-l cedă mecanicilor ca unor vechi cunoștințe. În schimb, compartimentul mașinilor, curățit și scăldat în lumina zilei care pătrundea prin spiraiul bine spălat, era acum de nerecunoscut.

După ce au terminat curățenia, Trofimov, Tokarev, Alfevov și Nedzvejki s-au înarmat la 25 august cu pensule și căni cu pitură. Le-au venit în ajutor Șaripov și Ghetman care făceau parte vremelnic din echipajul de punte. Șaripov și Ghetman aveau deja o mare experiență în munca de vopsitori, experiență dobîndită în timpul piturării corpului și de astă dată au făcut o muncă de calitate superioară.

Mecanicii noștri stăteau zile întregi pe schelele în formă de leagăn atîrnate de plafon și minuiiau de zor pensulele. Au piturat puțul mașinilor cu culoare albă, din care aveam din belșug. Trofimov și Tokarev doreau să imprime culorii o nuanță albăstruie plăcută și nu-l slăbeau pe șeful de echipaj care fusese numit brigadier al atelierului de vopsit, cerîndu-i albăstreală.

Mecanicii erau adînc încredințați că păstrătorul Butorin o ascunde de echipajul de la mașini, ținînd-o pentru cine știe ce scopuri. Dmitri Prokofievici se apăra singur de mecanicii care-l asaltau, jurîndu-se că nu avea nici un gram de albăstreală. Mecanicii nu-l credeau, știind că avea totdeauna ascunse prin vreun ungher pentru orice eventualitate obiectele cele mai felurite.

De data aceasta însă Butorin spunea adevărul: n-avea albăstreală. Au trebuit să folosească albastru de Prusia care amintea doar de departe mult dorita albăstreală.

Mecanicii lucrau într-o dispoziție de mare veselie. Prin spiraiul deschis răsunau tot timpul hohote de rîs, cîntece,

¹ Deschizătura în punte care servește pentru pătrunderea luminii. — N. R.

cuplete. Șugubățul nostru Pavel Megher, care și-a reluat la 25 august îndatoririle de bucătar, înlocuindu-l pe Gamankov care se îmbolnăvisese de anemie, îi invidia foarte mult pe vopsitori. După ce își așeza la loc cratițele dădea fuga în compartimentul mașinilor și declara :

— Dați-mi o pensulă, frăților, să vă ajut un piculeț !...

Și în timp ce în bucătărie fiefbea supa, Pavel Megher descria niște desene pe perete, însoțind aceste exerciții cu nesfârșite ralatări ale unor aventuri vesele petrecute pe uscat și pe mare.

Acest mod de lucru nu contribuia prea mult la calitatea prinzurilor noastre, în schimb creștea moralul vopsitorilor și numai pentru aceasta i-am fi putut ierta bucătarului nostru abaterile de la treburile bucătăriei.

Piturarea compartimentului mașinilor a durat șapte zile, dar după ce s-a terminat am fi putut invita aici pe orice expert : totul strălucea și scliffea, așa cum se cuvine unui compartiment de mașini de pe o navă.

Toate aceste lucrări ne răpeau destul timp. Mai eram datori să consacram multe ore și zile observațiilor științifice pe care le efectuam, ca și pînă acum, ținîndu-ne strict după plan.

Era cam greu, în asemenea condiții, să mai găsim timp și pentru unele îndeletniciri în afara programului de lucru. Dacă însă personalul de conducere a fost nevoit să muncească cîteva luni la rînd fără odihnă, în schimb, cei mai mulți membri ai echipajului au avut zile de odihnă cu mai multă sau mai puțină regularitate. Căutam, atît cît îmi era cu putință, să nu le impun munci suplimentare. De aceea, tovarășii mei nu numai că nu s-au surmenat, ci dimpotrivă, s-au întremat. Pe la sfîrșitul verii, chipurile rotunjite, arse de soare, ale marinarilor arătau mai voioase încă decît primăvara.

S-au păstrat în jurnalul meu numeroase însemnări consacrate descrierii îndeletnicirilor noastre în afara programului de lucru din această perioadă. Voi reproduce cîteva dintre ele, pentru a arăta cît de mult izbutisem să apropiem traiul nostru de programul unei vieți normale într-o iernare obișnuită.

„10 iunie. 86°07',9 latitudine nordică, 71°00' longitudine estică. Așadar, a început vara... E drept că este o vară destul de posomorită : de la 1 mai am numărat pînă astăzi doar patru zile senine, iar în ultimul timp a bîntuit viscolul. Cu toate acestea soarele de vară își ia dreptul ; de pe acum temperatura aerului nu coboară sub —4°C, iar uneori urcă chiar deasupra lui 0°C. În asemenea zile, pe gheață se formează repede lacuri mari de apă dulce. Iar la Moscova plouă continuu și suflă vînturi reci...

La noi se desfășoară într-un ritm lent sezonul de vînătoare : ieri am omorît cu carabina o pasăre prostuță care a venit în zbor la noi nu se știe de unde. Am dat vînatul bucătarului ca să ni-l gătească și i-am tratat pe toți cei care erau amatori de asemenea delicatese. S-au găsit mulți și fiecăruia i-a ajuns cite o bucățică microscopică de carne tare, care mirosea a pește. Buinițki a spus că ar fi preferat un cotlet de porc, totuși și-a mîncat cu poftă porția.

Astăzi Șarîpov a prins în copcă un peștișor minuscul. L-am pus în alcool — poate că și peștișorul va servi științei.

29 iunie. 85°24',7 latitudine nordică, 63°05' longitudine estică. Mare zi de vînătoare ! După o întrerupere lungă am întîlnit iar un urs. Ursul era foarte șiret și precaut, dar am reușit să-l păcălim și acum cambuza noastră era aprovizionată cu o rezervă respectabilă de carne proaspătă.

...Lucrurile s-au petrecut după cum urmează. După miezul nopții, în timp ce ședeam în careul ofițerilor, s-a deschis ușa care dădea în cabina mecanicilor și am auzit o șoaptă surierătoare :

— Konstantin Sergheevici ! Un urs !... Un urs !...

Am părăsit în goană masa și m-am năpustit în cabina strîmtă a lui Nedzvetki și Alferov. Nedzvetki, care se dezbrăcase și se culcase în cușeta lui de sus privise întîmplător prin hublou și zărise o fiară mare care se plimba doar la vreo 500 de metri de navă.

— Uitați-vă, iată-l ! iată-l !... îmi șopti Nedzvetki îmbrăcîndu-se în grabă.

Am privit prin hublou. Într-adevăr, ursul era aproape. Fiara adulmeca curioasă obiectele răspîndite pe gheață venind agale de la sud și îndreptîndu-se spre navă.

— Unde-s ciinii ? am întrebat. Închideți-i numaidecît în careul ofițerilor, căci ar putea să ne strice totul. Iar noi o să ne așezăm la pîndă...

Nedzvetki, Alferov, Sobolevski și cu mine, înarmându-ne cu carabinele ne-am pitit pe punte și am așteptat răbdători ca ursul să se apropie mai mult. Ca să-l momim am aprins în sobița din camera de băie o cantitate de slănină veche de urs.

Cînd vîntul a adus pînă la fiară mirosul apetisant de slănină prăjită, ea a ridicat capul, a adulmecat aerul, continuînd să păsească agale spre navă. Făcînd un ocol mare, ursul a înconjurat nava pe o parte și a început să se apropie de ea cu băgare de seamă pe la pupa.

Am stat aproape două ore la pîndă. În sfîrșit, pe la două și jumătate, cînd începusem să ne pierdem răbdarea, fiara s-a convins pesemne că n-o amenința nici o primejdie și a vrut să vadă mai de aproape slăcina prăjită. S-a apropiat la 50 m de navă și pe dată au răsunat împușcăturile. Ursul a făcut un salt într-o parte, a încercat să fugă, dar peste puțin s-a prăbușit pe gheață.

La ora 3 dimineața, fiara a fost adusă la bord. Era o ursoaică destul de voinică, cîntărind aproape 180 kg și lungă de 1,7 m. Alferov și Nedzvetki au jupuit pe dată animalul și l-au spintecat. Sărmana postise un timp destul de îndelungat; nu s-au găsit în stomacul ei decît două etichete de la borcanele de conserve și o bucată de labă de focă lungă de 1—2 cm. Blana ursoaicei i-a fost acordată lui Nedzvetki care zărise cel dintîi fiara.

13 iulie. 85°32',8 latitudine nordică, 63°12' longitudine estică. De trei zile stăruie o vreme senină de vară. Temperatura aerului la umbră +3,1°C. La soare, în partea ferită de vînt, termometrul arată lingă bordaj +25—27°C. Pasionații noștri sportivi au amenajat un fel de solar. Este adevărat că poartă toți nu chiloți de baie, ci pantaloni vătuiți, dar aceasta nu schimbă lucrurile. Oamenii își expun cu încîntare la soare spinările goale. A fost adus pe punte un difuzor și acum se află acolo un fel de stație acvatică «Dinamo».

Pe zi ce trece se dezvoltă tot mai mult sportul nautic: pe lacul care a apărut în locul patinoarului se plimbă toată flota noastră de bărci de cauciuc, alcătuită din patru unități. Caiacele de cauciuc demontabile și bărcile pneumatice s-au dovedit a fi niște ambarcațiuni cît se poate de solide și practice.

Am trimis un raport filialei din Murmansk a Direcției Generale a Căii Maritime de Nord asupra activității cercului nostru de cultură generală.

Începînd din toamnă urmează să transformăm cercul acesta într-o școală specială de navigație.

14 iulie. 85°33',2 latitudine nordică, 62°47' longitudine estică. Un amănunt mic dar semnificativ: astă-noapte, pentru prima oară în tot cursul verii, nu s-a făcut foc în sobițele din cabina lui Buinițki și de pe puntea inferioară de la pupa. Oamenii se plîng că este o căldură prea mare, ceea ce denotă că a venit într-adevăr vara!

Colibele noastre de zăpadă s-au topit deja. Peste tot se zărește cerul oglindind apa: sînt multe ochiuri de apă în jur. Nava este înconjurată de gropi acoperite cu zăpadă adînci de 0,5—1 m. În locul patinoarului pe care l-am folosit iarna se întinde un lac mare. Are o lățime de 60 m și o lungime de 150 m, iar adîncimea de o jumătate de metru.

Deplasarea pe gheață este cît se poate de greoaie: te afunzi tot timpul pînă peste genunchi în zăpadă.

Pescărușii albi, fumurii, mari și mici, au devenit oaspeți frecvenți. Cîteodată se ivesc și presuri micuțe.

S-au ivit de la un capăt la altul numeroase fișii cu zăpadă topită spre care se îndreaptă șuvoaie de apă provenită din topirea zăpezii. Dacă arunci o surcea în apă, poți să urmărești drumul parcurs de șuvoi pe o distanță de o sută de metri și mai bine. Uneori se produce dispariția misterioasă a lacurilor: dispar fără urmă în cîteva ore, ceea ce înseamnă că sub ele s-au deschis canale adînci.

Este interesant de remarcat un fenomen care a trezit numeroase comentarii în colectivul nostru. Începînd de la 5 iulie, apa din gropile cu zăpadă și din lacurile formate în cursul verii pe banchize a început să dispară repede sub gheață. În legătură cu aceasta, banchizele eliberate de masele imense de apă au început să se ridice deasupra mării împreună cu «Sedov» care este prins în încheștarea lor. Astfel, începînd de la 9 și pînă la 14 iulie «Sedov» s-a ridicat deasupra nivelului mării cu 36 cm.

Profitînd de abundența de apă dulce, pe care natura le-o pune gratuit la dispoziție, membrii expediției de pe «Sedov» s-au apucat să spele rufăria. «Combinatul de baie și spălătorie» funcționează fără întrerupere. Un spațiu mare în jurul navei este ocupat cu rufe spălate și întinse «la albit» la soare. Ciinii noștri tîrîie cu o vădită plăcere rufe ude peste mormanele de gunoaie, antrenînd în jocurile lor pe proprietarii rufelor respective. Oamenii aceștia aspri nu pot să înțe-

leagă bucuriile ciinilor și-i vrăjmășesc, nu se știe de ce, pe Jerry și pe Ldinka.

Îmbrăcămintea de blană a fost lăsată să se odihnească, iar rufăria calduroasă a urmat-o. Se vedește o mare atracție spre maiouri și chiloți. Sînt foarte comozi la purtat și, îndeosebi sînt ușor de spălat...

16 iulie. A mai dispărut un lac care se afla la tribord. Apa lui s-a scurs pe o fișie cu zăpadă topită. Tinerii noștri au găsit o nouă distracție: au construit niște corăbioare cu vele după niște schițe luate din cartea *Practica maritimă*. Flota noastră miniaturală de veliere naviga prin toate gropile cu zăpadă topită și pe pîrîiașele formate, procurîndu-ne nu numai nouă o mare plăcere, ci și lui Jerry și Ldinkăi. Ciinii, străduindu-se să păzească bunurile gospodăriei, pescuiesc cu mult zel corăbioarele din apă și le scot în dinți la loc uscat.

Au fost construite o mulțime de corăbii. După ce Nedzvetki a lăsat la apă primul velier pe care l-a numit «Creasta de gheață» a început între marinari o întrecere înfierbîntată pentru întîietate, fiecare vrînd să vadă a cui «navă» va naviga mai repede. Cele mai multe veliere au fost construite de Megher și Șarîpov.

Butorin a confecționat un iaht grandios cu patru catarge și cu greementul complet care a fost admis în unanimitate ca lider al flotilei noastre hazlii.

24 iulie. În cinstea Zilei Flotei Maritime de Război nava a fost împodobită cu pavilioane. A apărut un număr nou al gazetei noastre de perete «Vom învinge». Seara a fost organizată o competiție de tir cu carabinele.

Vremea este cețoasă. Procesul intens de dezgheț continuă. Gheața se spulberă de pe arboradă și greement.

26 iulie. Se împlinesc azi doi ani din ziua cînd am părăsit Arhangelskul la bordul lui «Sadko». E o zi îngrozitor de cenușie, plicticoasă, anostă. Plouă. E umed, frig.

3 august. 86°02',7 latitudine nordică, 56°54' longitudine estică. Am organizat subscrierea la împrumutul de stat. Suma totală subscrisă de întregul echipaj este de 27 000 de ruble.

12 august. 86° 02',7 latitudine nordică, 55° longitudine estică. Am acordat zi de odihnă. Cu prilejul încărcării acumulatorilor a funcționat dinamul. Profitînd de aceasta, Șarîpov a prezentat filmul «Fiți la fel». Deși toată lumea cunoștea de mult filmul, l-am vizionat cu mare interes...

14 august. Iar vînătoare de urși și din nou izbutită ! Gamankov a descoperit apariția fiarei. Ieri seară după ceai a ieșit pe punte pentru o treabă oarecare și a zărit în ceață la vreo 250 m, un Moș Martin voinic care cerceta cu interes depozitul nostru cu rezerve. Pînă cînd ne-am adunat ca să începem vînătoarea, el a mincat cu poftă brînză stricată care era aruncată pe gheață și s-a jucat cu caiacul.

Am încercat procedeul experimentat, dînd foc în sobiță unei cantități de slănină de urs. În ciuda așteptărilor noastre, fiara a arătat o totală nepăsare pentru acest miros și n-a venit mai aproape. Am fost nevoiți să deschidem focul de la o depărtare mai mare. Fiara a fost rănită și a început urmărirea pe gheață. Am alergat după ea mai, mai să ne frîngem gîtul, cale de vreo 700 m. În cele din urmă am răpus-o.

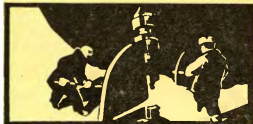
Pe la orele 2 dimineața am adus ursul pe punte, l-am jupuit și l-am spintecat. S-a nimerit și de astă dată o ursoaică. Lungimea ei — 1,65 m".

Vara polară este scurtă. Încă din primele zece zile ale lunii august am simțit că atmosfera se răcește simțitor : temperatura a coborît pînă la $-6,5^{\circ}\text{C}$. Dezghețul a încetat. Nume-roasele gropi cu zăpadă și lăculețe s-au acoperit cu gheață tînără a cărei grosime a atins 5 cm.

La 20 august, aflîndu-se dincolo de paralela 86, ne-am pomenit cu un nou val de căldură. În gropile cu zăpadă, gheața tînără se fărîma repede ; zăpada proaspătă, care acoperea gheața cu o mantie pufoasă a început să se topească. Au mai dispărut încă cîteva lacuri întinse, a căror apă s-a scurs pe fișiile cu zăpadă topită care se formaseră.

Încălzirea aceasta nu putea să fie de lungă durată. Știam că se vor lăsa peste puțin geruri năprasnice, că va începe să

viscolească și pentru a treia oară soarele se va ascunde privi-riilor noastre. Dar noi continuăm cu ace-eași energie și îndă-rătnicie să pregătim nava pentru naviga-ție.





ULTIMUL IERNAT



TORRENTUL de gheață care alimentează apele Atlanticului cu banchize polare înaintază lin și măiestuos. Înaintarea lui, determinată de vânturile dominante și, prin urmare, de repartizarea presiunii atmosferice este necurmată, rezervele lui sînt inepuizabile. Ciclul natural al reglementării automate a climei se desfășoară cu o regularitate și o succesiune riguroasă.

Intensificarea vînturilor dinspre nord de-a lungul coastelor răsăritene ale Groenlandei sporește scoaterea ghețurilor din Bazinul Arctic în Marea Groenlandei. Totodată, sub acțiunea vînturilor de sud-vest, a căror forță crește în acest timp, sporește afluxul de compensație al apelor calde ale Atlanticului în Marea Groenlandei și în Bazinul Arctic. Dar acest aflux de ape calde în Marea Groenlandei grăbește procesul de distrugere și de topire al ghețurilor. Drept rezultat, scade cantitatea de ghețuri în regiunea Islandei și în Marea Groenlandei, ceea ce duce la scăderea diferenței de temperatură în atmosferă și hidrosferă și, ca urmare, slăbirea vînturilor care suflă de la nord de-a lungul coastei răsăritene a Groenlandei.

Acest mecanism foarte rațional al naturii funcționează de-a lungul multor milenii. Firește că va veni un timp cînd

omul, acumulînd suficiente cunoștințe, va învăța să reglementeze după dorința lui schimbul dintre apele calde și cele reci și va ști să transforme clima emisferei nordice. Deocamdată, însă, cunoaștem prea puține elemente despre acest proces cît se poate de complicat.

De unde-și ia obîrșia marele fluviu de gheață? Cît de departe se-ntind hotarele lui? Cît de mare este diferența dintre viteza unei banchize de gheață obișnuită și calota masivă de gheață care acoperă ca o platoșă creștetul globului pămîntesc?

Acestor întrebări le dăduse parțial răspuns deriva lui „Fram” și parțial deriva stației „Polul Nord”. Numeroase elemente au fost adăugate de deriva lui „Sedov”. Cu toate acestea, chiar spre sfîrșitul celui de-al doilea an de pribegiri printre ghețuri, nici unul dintre noi nu s-ar fi încumetat să spună cu precizie cît de repede se va sfîrși deriva noastră, cît de departe spre nord va înainta nava și încotro o vor purta ghețurile — spre Spitzbergen sau spre Groenlanda. Puteam doar să urmărim deviza marelui savant rus Ivan Pavlov: „Spirit de observație, spirit de observație și încă o dată spirit de observație”. Ne străduiam, pe cît ne sta în putință, să efectuăm observații cît mai exacte asupra derivei.

Cel mai mare interes pentru știință îl prezintă datele referitoare la deplasarea ghețurilor la latitudini mari — dincolo de paralela 83, unde se face mai puțin simțită influența curenților de flux și reflux și cea a vînturilor locale, care caracterizează în mod deosebit mările Laptev și Novaia Sibir. La latitudini mari am avut de-a face, dacă ne putem exprima așa, cu deriva ca atare, fără influențe întimplătoare. În primul an al activității noastre am izbutit să demonstrăm, pe bază de dovezi, că viteza și direcția derivei gheții depind aproape în întregime de viteza și direcția vînturilor. De regulă, se manifestă în mod automat influența rotației pămîntului, grație căreia direcția derivei gheții în emisfera nordică deviază aproximativ cu 30—40° mai la dreapta direcției vîntului.

Dar încă în primăvara anului 1939 am simțit apariția unor noi factori ai derivei. Cînd spărgătorul de gheață „Sedov” s-a ridicat pînă la paralela 86 și a atins 120° longitudine estică, caracterul înaintării lui a început să se schimbe. Supunîndu-se în silă vînturilor de vest și sud-vest, el înainta forțat spre nord și nord-est. Totodată, chiar atunci cînd vînturile din partea răsăriteană suflau slab, deriva spre vest se acce-

lera în mod vizibil. Este caracteristic faptul că nava înainta fără prea mare greutate și spre nord-vest.

A fost descoperit, de asemenea, încă un fapt important : părea că ghețurile încetaseră să se mai supună influenței rotației pământului și, începînd cu meridianul 120, au început să înainteze de-a dreptul în direcția vîntului, fără să devieze la dreapta.

N-aveam nici un temei să atribuim vreunui curent asemenea schimbări uimitoare : observațiile cele mai minuțioase au dovedit că în această regiune nu exista efectiv nici un curent. Mai rămînea de presupus că „Sedov” se apropiase de marginea unei banchize polare mai puțin mobile, care acoperea cu un blindaj masiv regiunea „polului inaccesibilității”. Pesemne că în ultimii 40 de ani această margine s-a retras spre nord și tocmai de aceea am izbutit să ne apropiem de pol mai mult decît „Fram”. Cu toate acestea, undeva, dincolo de paralela 86, bariera masivă a banchizei polare se menținea și împiedica înaintarea lui „Sedov” spre nord și nord-est.

Pentru a nu face afirmații nefundamentate, consider necesar să reproduc aici două tabele alcătuite în ultimele zile ale lunii aprilie 1939, în perioada cînd schimbările bruște ale caracterului derivei frămîntau în mod deosebit mințile mîcului nostru colectiv.

Coordonatele punctelor inițiale și terminale ale observațiilor notate în aceste tabele : 2 septembrie 1938 — latitudine $83^{\circ}11'$, longitudine $137^{\circ}35',0$ (La 1 septembrie nu s-au efectuat observații) și 27 aprilie 1939 — latitudine $86^{\circ}17'$, longitudine $83^{\circ}51'$.

Această regulă s-a menținut și mai tîrziu : „Sedov” se deplasa fără prea mare greutate la cea mai slabă adiere de vînt spre vest și sud-vest și totodată părea că se împotrivește vînturilor care-i suflau „în întîmpinare”, de parcă ar fi rămas în urma noastră niște porți închise etanș.

Primăvara, înaintarea noastră spre vest a luat un ritm mai impetuos și pe la mijlocul lui iunie am traversat meridianul 68, rămînînd însă dincolo de paralela 86.

Nava noastră, pătrunzînd la latitudini atît de mari, trebuia metodic hotarele misterioasei margini, puțin mobile, a calotei de gheață polară. Firește, puteam vorbi doar prezumtiv despre aceste hotare, deoarece expediția noastră cu sania spre nord nu a mai fost efectuată. Toate datele însă par

Direcția și viteza derivei pe luni

(în mile marine)

Lunile	Direcția generală a derivei (în grade)	Distanța parcursă în direcția generală	Distanța parcursă în linie frântă	Viteza medie în 24 de ore
1938				
Septembrie	1	63	178	2,1
Octombrie	298	36,5	112	1,2
Noiembrie	333	58	114	1,9
Decembrie	164	44	168	1,4
1939				
Ianuarie	333	56	126	1,8
Februarie	330	51	59	1,8
Martie	262	39	78	1,1
Aprilie (27 de zile)	266	88	93	3,8

să demonstreze că această margine există și că ea trece făcînd un unghi considerabil de la sud-est spre nord-vest și lăsînd Polul Nord mai spre vest. Expediția lui Papanin aterizase dincolo de hotarele ei și de aceea a fost purtată spre sud cu o viteză atît de neașteptată. Un răspuns mai precis în privința marginii calotei polare putea să-l dea doar o expediție întreprinsă în regiunea mării pete albe aflată la est de pol.

Această problemă nu are numai un interes științific, ci și unul cît se poate de practic: dacă datele referitoare la retragerea marginii calotei spre nord-est vor fi confirmate și amploarea acestei retrageri va fi precizată se vor deschide noi posibilități pentru navigația în Arctica la latitudini mai mari. Poate că atunci cînd vor sufla anumite vînturi, un asemenea traseu la latitudini mari va fi mai favorabil navigației decît drumul care trece prin apropierea coastelor.

Țin să amintesc că încă în 1935, spărgătorul de gheață „Sadko”, care bătuse recordul de navigație la latitudini mari, atinsese paralela nordică 82°42' navigînd prin apa degajată de ghețuri. În vara anului 1939 izbutisem să stabilim că apa

liberă de ghețuri sau ghețuri foarte rărite se întindea o perioadă îndelungată pe o distanță de circa 60 de mile la nord de insula Rudolf, dincolo de paralela 82.

Această importantă descoperire a fost făcută în felul următor. Vânturile reci de nord ne-au alungat pe neașteptate spre sud tocmai când ne aflam în dreptul meridianului insulei Rudolf. În ciuda așteptărilor, ne deplasam repede, deși puteam presupune că pământul va reține înaintarea ghețurilor. L-am întrebat pe șeful iernatului de pe insula Rudolf despre starea ghețurilor și el mi-a răspuns :

„Spre nord apă degajată de ghețuri pînă la orizont”.

Continuam să ne deplasăm repede spre sud și în fiecare zi ne sosea același buletin de pe insula Rudolf :

„Spre nord apă degajată de ghețuri pînă la orizont”.

Abia atunci cînd ne-am deplasat spre sud cu un grad întreg, înaintarea ghețurilor spre sud a fost frînată brusc și de pe insula Rudolf ni s-a comunicat :

„Spre nord pînă la orizont gheață înșesată de creste”.

Era gheața care derivase dinspre nord împreună cu noi.

Ținînd seama de experiența lui „Fram”, presupuneam că în lunile de vară, cînd predomină acalmia și suflă vînturi rare, dacă deriva spre vest nu va înceta, va fi, în orice caz, încetinită la maximum. Vara, într-adevăr, acalmia a predominat, și, cu toate acestea, în cursul lunilor iunie și iulie „Sedov” a înaintat spre vest cu 100 mile cu o viteză medie de 1,6 mile pe zi.

Cu cît înaintam spre nord, cu atît viteza derivei era mai mare, atunci cînd vîntul sufla de la est. Dimpotrivă, la sud de $85^{\circ}45'$, această creștere a vitezei dispăruse. Cum în acea perioadă traversasem deja meridianul 60, puteam presupune că „Sedov” pătrunsese în zona de influență a unui nou factor al derivei — în zona puternicului curent de scurgere descoperit de expediția lui Papanin.

„Fram”, care a derivat mai la sud, nu a nimerit în zona acestui curent și din această cauză eliberarea lui dintre ghețuri a durat pînă în toamna anului 1896, cînd a ajuns în

dreptul insulelor Spitzbergen. „Sedov” însă, care se afla la paralela 86, a fost luat de torentul de gheață care se pare că este înghițit de șuvoiul apelor de scurgere. Sub influența vînturilor prielnice, ne îndreptăm cu o viteză crescîndă spre nord-vest.

În august „Sedov” a derivat pe o distanță de 65 mile ținînd direcția generală spre vest nord-vest. Astfel, în ansamblu, în decursul celor trei luni de vară, „Sedov” a înaintat în această direcție cu 165 mile, cu o viteză de 1,8 mile/zi. Viteza medie pe zi din timpul verii a echivalat cu cea din perioada primăverii, care reprezenta viteza record în ce privește înaintarea spre vest. Dacă am lua în considerare toate bucele și sinuozitățile derivei, ar reieși că am parcurs în decursul verii un drum de 224 mile.

La 29 august „Sedov”, aflîndu-se la 47°55' longitudine estică, a înaintat pînă la 86°39',5 latitudine nordică. Era o paralelă record, nava noastră bătînd cu trei sferturi de grad cea mai mare realizare a lui „Fram”. Pînă la pol mai rămăsese doar 370 km. Dar nava n-a putut să înainteze mai mult spre nord. Începînd din această zi, „Sedov”, sporindu-și fără încetare viteza, a pornit tot mai repede spre sud-vest, urmînd pînă la un anumit grad traseul stației în derivă „Polul Nord”.

Pînă la sfîrșitul navigației am sperat mereu că tovarășii din conducerea Direcției Generale a Căii Maritime de Nord vor izbuti să trimită spre noi un spărgător de gheață puternic, care l-ar fi putut scoate pe „Sedov” dintre ghețuri, întocmai cum „Ermak” eliberase cu un an în urmă, din captivitatea ghețurilor, navele „Sadko” și „Malighin”.

Ne-au întărit această idee și observațiile pe care le efectuasem asupra caracterului ghețurilor din jurul navei noastre. Deși ne aflam mult mai la nord decît vara trecută, în regiunea derivei noastre situația ghețurilor era destul de prielnică. Răspunzînd unei întrebări a Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, am comunicat la 5 august :

„La sud-vest de navă se întinde un ochi mare de apă, a cărui lărgime se schimbă după vînt, ajungînd uneori pînă la o milă. În lungime, ochiul de apă se întinde foarte departe, dispărînd dincolo de limita vizibilității. În toate celelalte direcții se zărește, din cînd în cînd, un «cer întunecat», dovadă că dincolo de limita vizibilității sînt, de asemenea, ochiuri de apă.

Pe la mijlocul lui iunie, în regiunea derivei a început dezghețul intens al învelișului de zăpadă, iar din primele zile ale lui iulie a început să se macine repede și gheața. Sub acțiunea apei dulci, formată în urma dezghețului, consistența gheții a slăbit considerabil. Gheața poroasă îmbibată de apă dulce se ridică deasupra nivelului oceanului.

Pe la mijlocul lui iulie a apărut un număr mare de gropi acoperite cu zăpadă, a căror lungime și lățime ajung la câteva sute de metri, iar adâncimea pînă la un metru. O întindere considerabilă a suprafeței vizibile a gheții este împinzită cu gropi acoperite cu zăpadă. Anul trecut numărul lor nu era atît de mare.

La sfîrșitul lui iulie au început să apară fișii lungi cu zăpadă topită, ale căror dimensiuni cresc repede. În medie, gheața a scăzut cu 50 cm. Crestele de gheață, dintre care multe s-au transformat în mormane de gheață topită, au devenit mult mai numeroase.

Ne putem aștepta ca, pe la mijlocul lui august, consistența gheții să slăbească și mai mult".

A doua zi după ce am trimis acest raport s-a produs o răcire bruscă, a nins și gropile cu zăpadă s-au acoperit cu gheață tinăra atîngînd grosimea de 4 cm. Temperatura a coborît pînă la $-6,5^{\circ}\text{C}$. Dar apa din gropile cu zăpadă, încălzită de soarele de vară, își continua opera distructivă. Adîncimea lacurilor noastre cu apă dulce continua să crească. Au apărut alte fișii lungi cu zăpadă topită și cînd, pe neașteptate, atmosfera s-a încălzit puțin și gheața tinăra s-a topit, în locul unde fuseseră unele gropi cu zăpadă am zărit niște adîncituri uscate — gheața se topise de tot, iar apa se scursese.

Dispariția unuia dintre aceste lacuri conținînd aproximativ 100 000 t de apă dulce a fost însoțită de un fenomen curios: grosimea gheții lîngă una din riglele noastre de control fixate în apropierea lacului dispărut a crescut repede din cauza înghețării ei pe dedesubt pe o adîncime de 32 cm. În același timp însă, grosimea gheții rămînea neschimbată în dreptul celorlalte rigle. Din examinarea cu atenție a sectorului respectiv am ajuns la următoarea concluzie: banchiza pe care se aflase lacul dispărut era încinsă cu lanțuri de creste de gheață: partea subacvatică a acestora alcătuia un fel de linie de separație a apelor: apa dulce care dispăruse de la suprafața gheții a rămas între aceste hotare naturale, deoarece este ceva mai ușoară decît apa sărată; întrucît temperatura straturilor de la suprafață ale apelor oceanului

era de $-1,5^{\circ}\text{C}$, apa dulce încătușată sub banchiză a înghețat repede.

Astfel acoperirea gheții cu un strat de gheață în perioada de vară a fost observată de noi doar în cazuri excepționale, pe cînd Nansen a înregistrat acest fenomen cu regularitate.

Îmbunătățirea stării ghețurilor a fost constatată nu numai în regiunea derivei noastre, ci peste tot. Navigația se desfășura în condiții foarte bune. Se prindeau zilnic semnalele a zeci de nave care traversau Arctica de la vest la est și invers. Sunetele pe toate tonurile ale semnalelor Morse năvăleau fără încetare în difuzor. De fapt, nu ne tînguiam din pricina acestor paraziți. Dimpotrivă, semnalele acestea ne strecurau în suflet un dram de veselie, căci nu ne mai simțeam stingheri în deșertul de gheață. Ascultînd semnalele radio ale numeroaselor nave, încercam un simțămînt de îndreptățită mîndrie: da, și „Sedov” al nostru, derivînd prin preajma polului, participă la îndeplinirea grandioaselor planuri de transformare a Căii Maritime de Nord într-o cale care să funcționeze normal.

Pe la sfîrșitul lui iulie și începutul lui august ne aflam aproximativ pe meridianul insulei Rudolf. Stația polară de pe această insulă a preluat de la stația de la capul Celiuskin vegherea asupra lui „Sedov” și spiritul de dreptate mă îndeamnă să afirm că membrii expediției care iernaseră pe insula Rudolf au ținut legătura cu noi tot atît de bine ca și cei de pe Celiuskin. Nu numai că au asigurat legătura dintre nava noastră și Marele Pămînt, ci ne-au dat și un sprijin activ prin sfaturile lor, precum și prin telegramele bune, tovarășești pe care ni le trimiteau.

Șeful stației, — radiotelegrafistul Stepanov — în orele sale de răgaz, se așeza personal în fața aparatului și începea să poarte conversații lungi cu noi cu ajutorul alfabetului Morse. La 1 august, Stepanov a bătut în manipulator:

„Konstantin Sergheevici! Ni se transmite de pe coastă că în curînd va sosi la noi «Rusanov». În afară de aceasta se mai vorbește în telegramă de nave, la plural. Poate că va sosi «Ermak», cu atît mai mult cu cît «Litke» împreună cu o caravană de nave a și străbătut strîmtoarea Vilkitski, navigînd prin apa degajată de ghețuri. Așadar, dispunem de numeroase indicii care ne fac să credem că se vor face curînd încercări pentru a vă scoate de acolo. Am pregătit parîme pentru a vă amara la coasta noastră. Deocamdată vă felicităm că ați traversat meridianul nostru. Acum o să fiți purtați mai repede spre sud”.

Apă liberă de ghețuri în strîmtoarea Vilkițki ! Mi-am amintit cum în urmă cu doi ani „Sadko” a fost purtat chiar prin această strîmtoare cu pupa înainte și un gînd mi-a răsărit în minte : da, se vede că anul acesta condițiile pentru navigație erau cît se poate de prielnice. Poate că într-adevăr ne puteam aștepta să ne întîlnim cu spărgătorul de gheață ? O asemenea încercare ar fi fost cît se poate de interesantă. Ea ar fi furnizat multe elemente pentru studierea ghețurilor chiar atunci cînd spărgătorul de gheață nu s-ar fi putut apropia de „Sedov”.

În această perioadă au început să se nelineștească aviatorii de la bordul lui „U.R.S.S.—N-171” care de o jumătate de an făceau de gardă pe insula Rudolf. Aviatorii s-ar fi necăjit, dacă ar fi fost nevoiți să se întoarcă pe continent fără să fi efectuat zborul proiectat. Am început să fim bombardați de pe insula Rudolf cu telegrame concepute într-un stil diplomatic, în care erau enumerate bagajele ademenitoare, ce le transportaseră pentru noi. Aceste telegrame se încheiau invariabil cu întrebarea : „Poate că ar trebui să sugerați Moscovei că zborul este oportun ?”

Le-am răspuns :

„Am primi cu plăcere toate cele comunicate de voi. În ce privește sugestia pe care ar trebui s-o facem Moscovei, cred că trebuie să ne abținem. Este posibil ca un spărgător de gheață să vină pînă la «Sedov», de aceea nu am dreptul să insist asupra acestui zbor, cu atît mai mult cu cît deocamdată toate sînt în ordine la bord.”

Cu toate așteptările noastre, nu a fost chip să se organizeze pînă la sfîrșitul lui august trimiterea unui spărgător de gheață puternic în regiunea lui „Sedov”. Între timp, în 20 ale lunii s-a produs o răcire bruscă a atmosferei și deriva spre nord-vest s-a accelerat mult. La 25 august am comunicat Direcției Generale a Căii Maritime de Nord :

„Consider inevitabilă continuarea derivei lui «Sedov». De la 1 septembrie începem pregătirea pentru noaptea polară. Pentru a putea proceda la o justă repartizare a resurselor în vederea continuării derivei, am dori să știm dacă există o posibilitate de a ne completa rezervele existente. Rog, așadar, să comunicați dacă intenționați să trimiteți avionul spre noi și cînd... Dacă intenționați să-l trimiteți, rog să țineți seama că acest zbor

poate fi efectuat numai fără aterizare deoarece în prezent nu există în regiunea lui «Sedov» terenuri potrivite pentru aterizare. De asemenea, trebuie să ținem seama de faptul că numărul zilelor favorabile unui zbor în regiunea derivei este limitat”.

Peste puțin timp ni s-a comunicat de pe insula Rudolf că s-a primit ordin ca echipajul avionului „U.R.S.S.—N-171” să pregătească de urgență aparatul pentru un zbor fără escală insula Rudolf — „Sedov” — insula Rudolf. Era o sarcină foarte grea legată de un mare risc. Cu toate acestea, aviatorii au primit cu mare entuziasm dispoziția de a se pregăti de zbor.

„Aparatul este perfect pregătit — a comunicat Stepanov. Echipajul abia așteaptă să-și ia zborul”.

Trebuia efectuată o muncă importantă în vederea pregătirii parașutelor pentru bagaje, căci nu puteam căpăta lucrurile necesare decît aruncate din zbor. Judecînd după comunicările primite de pe insula Rudolf, asupra noastră trebuia să se prăvălească o adevărată ploaie de pachete.

Aviatorii se pregăteau să arunce din avion cu parașutele un vinci pentru sonda de mare adîncime, 5 100 m de cablu nou pentru măsurările la mare adîncime, termometre pentru batometre, hărți ale Țării lui Franz-Josef, Groenlandei și Spitzbergenului, cronometre, lămpi pentru aparatul de radio, pile cărora mecanicii noștri le duceau atîta dorul, sticle de lămpi, mere proaspete, mături, o cantitate importantă de carne proaspătă, 25 pahare, cîteva baloturi cu îmbrăcăminte călduroasă, schiuri, filme noi, pastă de dinți, colecții de ziare și reviste și numeroase alte obiecte mai puțin prețioase.

Cel mai mult ne ademeneau informațiile cu privire la foarte bogatul aparataj științific care fusese încărcat în avion și jinduiam după scrisori de acasă.

În aceste zile a sosit la insula Rudolf vaporul „Rusanov”. Conștiinciosul Stepanov ne-a comunicat pe dată că vaporul a adus scrisori noi. Abia așteptam să aflăm știri de pe Marele Pămînt și l-am rugat pe comandantul navei să ne istorisească prin radiotelefon noutăți din Arhanghelsk; „Rusanov” poseda un aparat de emisie destul de puternic, pentru

ca să-l putem auzi. Comandantul a acceptat bucuros și într-una din seri, adunându-ne în careul ofițerilor, am auzit din difuzor :

„Alo, «Sedov», Alo, «Sedov» ! Vă cheamă Rusanov !

Cum mă auziți ? La microfon comandantul vaporului «Rusanov», adjunctul politic și ofițerul de punte.

Pe ofițerul de punte Cerniavski îl cunoșteam bine, deoarece iernase împreună cu noi pe „Sadko”. Ceilalți ne erau de asemenea cunoscuți.

Convorbirea aceasta a durat mult. I-am revăzut în memorie pe toți cunoscuții, am aflat toate știrile în legătură cu navigația și despre numeroasele inovații introduse în practica navigației în Arctica. În acești ani rămăsesem totuși îngrozitor de mult în urma vieții și, judecând după toate, pe Marele Pământ ne așteptau multe lucruri noi pe care trebuia să le cunoaștem : știrile scurte pe care le primeam prin radio nu puteau, firește, să ne transmită nici a suta parte din viața multilaterală, voioasă, plină de strălucire a țării noastre.

„Rusanov” a predat avionului „U.R.S.S.—N-171” o mare cantitate de combustibil, iar pentru noi a adus rezerve suplimentare de aparataj științific. Descărcarea vaporului s-a făcut într-un ritm accelerat, la ea participând toți locuitorii insulei Rudolf, inclusiv aviatorii. Oamenii zoreau să termine cât mai repede această treabă, pentru a se putea apuca numaidecît să pregătească avionul pentru marea expediție.

Stepanov ne transmitea :

„Muncim ziua și noaptea. Toată lumea a obosit zdravăn de tot. Valurile puternice ne împiedică însă în muncă. Au sfârșit o parte din «debarcader». Dar nu-i nimic, descărcatul continuă. De îndată ce-l vom expedia pe «Rusanov», aviatorii vor începe să pregătească avionul. Probabil că vor mai putea lua încă vreo 500 kg peste cele cerute de voi”.

Așteptam cu mare nerăbdare apariția avionului deasupra navei noastre. Pe zi ce trecea însă vremea se strica tot mai mult. Eram nevoiți să notăm tot mai des în jurnalul de bord ninsoare, viscol, burniță, acoperirea cu gheață a greementului și a arboradei — toate aceste atribute prea puțin plăcute ale toamnei polare. Pe deasupra, s-a scurtat mult vremea luminoasă prielnică zborurilor.

Prietenii noștri aviatorii erau dispuși să nu țină seama de toate primejdiile și să-și ia zborul spre noi pe orice vreme. Dar noi nu voiam de loc ca piloții să-și riște viața din pricina noastră, cu atât mai mult cu cât puteam, deși cu oarecare dificultăți, să mai rezistăm încă o noapte polară, a treia la număr, folosind tot soiul de rezerve aflate la bord.

Cînd vremea luminoasă s-a redus la minimum și timpul tot nu se îndrepta, am hotărît să trimit o nouă telegramă la Moscova :

„Avînd în vedere că începe vremea întunecoasă și că aterizarea este imposibilă, ceea ce am semnalat mai înainte, precum și faptul că în regiunea derivei se menține constant un timp nefavorabil, consider necesar să comunic suplimentar la telegrama mea din 25 august că zborul avionului spre «Sedov» este cît se poate de riscant, nefiind de altfel imperios necesar. Pentru a asigura traiul și activitatea normală a echipajului, vor fi folosite toate posibilitățile din resursele existente”.

Nu trebuie să ne înșelăm și să ne închipuim că am putut lua o asemenea hotărîre fără multă șovăire. Au existat, firește, șovăieli ; nu era atât de ușor să renunțăm la toate lucrurile pe care aviatorii făgăduiseră să ni le aducă. Eram însă datori să luăm această hotărîre și am înmînat radiograma lui Aleksandr Aleksandrovici Poleanski, pentru a o transmite...

Urma să ne pregătim pentru cel de-al treilea iernat în mijlocul ghețurilor. Iernatul ca atare nu ne înspăimînta cîtuși de puțin : eram înarmați cu suficientă experiență în lupta cu ghețurile, eram deprinși cu atmosfera lungilor nopți polare, știam să suportăm și frigul și viscozele și frecvențele presiunii ale ghețurilor. Dar de astă dată iernatul avea unele particularități de care nu se putea să nu ținem seama : după ce am atins latitudinea record 86°39',5, nava a descris o întoarcere atât de bruscă spre sud și și-a accelerat atât de mult deriva, încît ne puteam aștepta să ieșim relativ repede dintre ghețuri. Nava putea să ajungă la marginea banchizei în derivă încă înainte de răsăritul soarelui.

Cunoșteam, din experiența stației în derivă „Polul Nord”, că ieșirea dintre ghețuri putea să fie însoțită de ne-

plăceri destul de mari. Prin urmare trebuia să ne pregătim pentru orice fel de surprize.

M-am adresat, pentru a nu știu cîta oară, cărților consacrate istoriei expedițiilor care au precedat-o pe a noastră. Cîte pagini enigmatice întîlnești în această istorie, cît de multe istorisiri întrerupte la mijloc, numai pentru că Arctica a ascuns cu gelozie toate resturile navelor, precum și ale echipajelor lor, care au pierit fără urmă.

Tocmai acum, cînd derivam prin apropierea Țării lui Franz-Josef răsăreau în imaginația mea, cu o deosebită claritate, priveliștile tragediilor care se petrecuseră în aceste locuri cu un sfert de secol în urmă.

Pe atunci Rusia poseda deja spărgătoare de gheață puternice. Pescari întreprinzători pătrunseseră destul de departe spre est, cabotînd de-a lungul coastelor Siberiei.

Exploratorul Nordenskjöld, născut în Rusia, unde și-a făcut educația și căruia neguțătorul rus Sibiriakov i-a dat un ajutor substanțial punîndu-i la dispoziție fondurile necesare, a trecut încă în 1878—1897 pe nava „Vega” din Oceanul Atlantic în Oceanul Pacific, urmînd Calea Maritimă de Nord.

Dar îndărătnicul și ignorantul guvern țarist refuza să-i admită Căii Maritime de Nord dreptul la viitor, înăbușînd orice inițiativă a exploratorilor polari. După războiul ruso-japonez, marele savant rus Mendeleev, a declarat deschis:

„Dacă măcar a zecea parte din ceea ce am pierdut la Tsushima¹ s-ar fi cheltuit pentru a se ajunge la pol, escadra noastră ar fi ajuns la Vladivostok”.

În sectorul rus al Arcticii vîneau nestingheriți vînători străini. Pe Novaia Zemlea norvegienii ridicaseră o întreagă așezare și unul dintre cei mai de seamă exploratori ruși, Rusanov, pe care guvernul țarist l-a întemnițat și l-a deportat în mai multe rînduri pentru participarea sa la mișcarea revoluționară, scria cu tristețe: „Ce priveliște tristă pe pămîntul Rusiei. Acolo unde pe vremuri au vînat în decursul secolelor neînfricații noștri pomorienii ruși trăiesc acum în tihnă și se îmbogățesc ușor norvegienii”.

¹ Bătălia de la Tsushima, 27 mai 1905. Pentru ca escadra din Marea Baltică să ajungă la Vladivostok a trebuit să ocolească Africa, și a fost întîmpinată de flota japoneză, odihnită, care a distrus-o aproape complet — N.R.

Și iată că, în 1912, cîțiva viteji marinari și exploratori ruși fac concomitent, pe propria lor răspundere, încercări de a supune ghețurile Arcticii.

Locotenentul Sedov adună prin subscripții fonduri din donații ca să poată cumpăra șubreda ambarcație „Sf. Foka” cu care să pornească spre pol.

Locotenentul Brusilov își procură anevoie fonduri pentru a cumpăra vechea goeletă¹ „Sf. Anna”, construită încă pe la mijlocul secolului al XIX-lea, pentru a porni într-o călătorie de la Murmansk la Vladivostok.

Geologul Rusanov face încercarea de a străbate Calea Maritimă de Nord pe o ambarcație mică cu vele și cu motor cu un deplasament de numai 65 t. Denumirea de „Hercules” sună ironic aplicată acestei coji de nucă!

Cunoaștem soarta pe care a avut-o Sedov. Moartea lui tragică survenită în drum spre pol ne-a fost istorisită de tovarășii de drum ai neînfricatului marinar, care au izbutit să se salveze cu prețul unor mari chinuri. Dar soarta pe care au avut-o Brusilov și Rusanov, „Hercules” și „Sf. Anna”, a rămas deocamdată o enigmă — au dispărut în înșelătoarele și perfidele ghețuri în derivă. Ultimele coordonate ale goletei „Sf. Anna” pe care le cunoaștem sînt 83°18' latitudine nordică și 60° longitudine estică. Ele au fost comunicate de ofițerul de punte Valerian Ivanovici Albanov, care, la 26 aprilie 1914 a părăsit corabia împreună cu zece marinari, pornind în căutarea pămîntului. Doar doi dintre ei: Albanov și marinarul Konrad au izbutit să ajungă pînă la capul Flora, unde i-a cules „Sf. Foka” care se înapoia la Arhanghelsk și trecea întîmplător pe acolo.

Mai departe, urmele goletei și ale echipajului ei se pierd în pustiul de gheață. Nimeni nu știe cum și în ce împrejurări au pierit Brusilov și tovarășii lui de drum. După toate probabilitățile, presimțirile sumbre care-l cuprinseseră pe Albanov în clipa în care părăsise corabia s-au adeverit.

„De un an și jumătate își doarme somnul liniștit în patul ei de gheață «Sf. Anna», scria el atunci în jurnalul său. Ți-a fost sortit oare să dormi mai departe liniștită un timp îndelungat, pentru ca într-o frumoasă dimineață să te trezești undeva între Spitzbergen și Groenlanda?... Sau în noaptea

¹ Navă cu vele, cu două sau mai multe catarge cu faruri golete, adică cu vele aurice (triunghiulare) — N. R.

polară rece, furtunoasă, cînd în jur bate vifornița, cînd nu se zăresc nici luna, nici stelele, nici aurora boreală, vei fi trezită pe neașteptate brutal din somnul tău de un trosnet înspăimîntător, de un țipăt furios, de un clocot și de cutremurarea culcușului tău liniștit? Catargele, arboretele și vergile tale se vor prăbuși cu un bubuit, frîngîndu-se și frîngînd totul pe punte. Corpul tău va tresări în convulsiile agoniei, îți vor pîrîi, frîngîndu-se, toate încheieturile și după cîtva timp doar un morman de sfărîmături informe și o movilă proaspătă de gheață vor arăta unde-ți este mormîntul. Viforul va cînta prohodul deasupra ta și peste puțin o zăpadă proaspăt cernută va acoperi locul catastrofei..."

Brusilov și tovarășii lui de drum au plătit cu prețul cel mai scump, au plătit cu prețul vieții datele adunate de ei, pe care Albanov le-a adus pe Marele Pămînt. Aceste date au jucat un rol important în valorificarea Arcticii și noi ne amintim cu recunoștință numele eroilor care au pierit. Documentele pe care le-a salvat ofițerul de pe „Sf. Anna” au dat științei puțința de a aduce schimbări esențiale cunoștințelor despre caracterul curenților de la suprafață din Marea Kara, de a pune sub semnul întrebării noțiunile învechite despre deplasările ghețurilor în Bazinul Arctic Central, de a preciza relieful fundului mării în partea nordică a Mării Kara și la nord de Țara lui Franz-Josef. S-a stabilit că așa-numitele Țară a lui Peterman și Țară a lui Oskar, pe care Payer le trecuse pe hartă, nu există. Și, dimpotrivă, analiza datelor furnizate de deriva goeletei „Sf. Anna” a oferit posibilitatea să se precizeze că, spre est de linia derivei, trebuia să fie un pămînt încă nedescoperit. Mai tîrziu au fost descoperite în această regiune insula Vize și o altă regiune întinsă cu ape mici avînd în centru insula Ușakov.

Acum, după 25 de ani, vînturile și ghețurile ne-au purtat în aceeași regiune unde s-a produs tragedia goeletei „Sf. Anna”. Este adevărat că ne aflăm mult mai la nord de ultimele coordonate ale expediției lui Brusilov care ne sînt cunoscute. Albanov însă afirmă că, în clipa în care a părăsit-o, goeleta a fost purtată repede tot mai departe spre nord. Cine știe, poate că „Sedov” deriva în aceste zile tocmai deasupra locului în care odihnesc sfărîmăturile goeletei naufragiate?

Eram în orice caz datori să facem totul pentru a preîntîmpina repetarea acestor triste evenimente. Trebuia să mo-

bilizăm toate forțele echipajului pentru a lupta împotriva forțelor naturii. Prin ordinul nr. 15, semnat la 3 septembrie 1939, se dispunea :

„Pentru a preveni orice surpriză care ar putea să amenințe existența navei și viața oamenilor, ordon :

Primului ofițer, ca pînă la 1 octombrie a.c. :

1) să pregătească, pentru a fi debarcată pe gheață, o rezervă pentru eventualitatea unui pericol iminent pe o perioadă de trei luni, potrivit listei indicate de mine ;

2) să pregătească și să țină gata pregătită barca de salvare nr. 1 ;

3) să pregătească încărcături de exploziv și unelte pentru spargerea gheții ;

4) să verifice starea în care se află sacii individuali de rezervă pentru cazuri excepționale și să-i depoziteze într-un loc anumit ;

5) să astupe toate hublourile și orificiile aflate mai jos de puntea superioară.

Mecanicului șef, ca pînă la 15 septembrie a.c. :

1) să pregătească mașina principală, căldările și mecanismele auxiliare pentru iernat ;

2) să repare troțele cîrmei ;

3) să unească instalațiile : a) conductei de abur, b) conductei de apă ;

4) pînă la 1 octombrie să verifice funcționarea tuturor porților etanșe ;

5) să pregătească pentru funcționare toate mecanismele de la bord.

Radiotelegrafistului șef : să pregătească pentru transportarea pe gheață un post de radio de rezervă, iar pe celălalt să-l țină gata pregătit la bord”.

Astfel, colectivul nostru se pregătea pentru lupta cea mai serioasă și mai îndrăzănită cu ghețurile, ținînd seama de eventualitatea cît se poate de reală a unei mutări forțate pe o banchiză în derivă.

După cum se știe, mobilitatea banchizei polare crește cu o deosebită repeziciune atunci cînd se apropie de ape libere de ghețuri. Banchiza imensă, pe care trăiseră și lucraseră membrii expediției lui Papanin, în ajunul întîlnirii cu navele „Taimir” și „Murman”, se transformase într-o frîntură mică de gheață ; timp de cîteva zile în jurul stației în derivă „Polul Nord” totul clocotise și se învălmășise ca într-un cazan în fierbere. De aceea, echipajul nostru acorda o atenție deosebită pregătirii pentru funcționare a mașinii și a tuturor mecanismelor navei. Ridicînd presiunea la căldări și manevrînd printre banchizele fărîmițate, „Sedov” ar fi putut

să învingă cu mai mult succes presiunile și să ajungă prin propriile sale forțe la ape libere de ghețuri.

În decursul verii izbutisem să aducem mașinile navei în stare de funcționare deplină. După ce mecanicii au unit principalele conducte de abur și de apă, au pregătit pentru funcționare pompele de balast și au verificat toate piesele mașinii, acum așteptau calmi ordinul de a ridica presiunea la căldări. Dar pentru a asigura funcționarea normală a mașinii în momentul cel mai critic al luptei cu ghețurile, trebuia să economisim cât mai mult combustibil cu putință.

Ne mai rămâneau 48 t de cărbuni de pământ. Dacă am fi consumat numai pentru a încălzi nava cu ajutorul sobitelor, această cantitate ne-ar fi ajuns mai mult de un an. Dar nesățioasele căldări cu abur, dacă funcționau bine, ar fi putut să înghită întreaga noastră rezervă în 24—36 h. Prin urmare, trebuia să economisim fiecare bucată de cărbune, să sacrificăm totul pentru ca în clipa hotărâtoare să putem ieși cu bine la ape libere de ghețuri.

De aceea, începînd de la 10 septembrie am interzis printr-un ordin special folosirea cărbunilor de pământ pentru încălzirea navei; făceam focul în sobițe cu unele părți lemnoase ale navei care nu aveau prea multă importanță. Am ordonat să se facă focul în baie doar în zilele strict stabilite în program. În bucătărie era îngăduit să se întrețină focul doar pînă ce se termina de gătit cina, iar după aceea bucatarul era obligat să stingă numaidecît focul în plită. Pentru ceaiul de seară se fierbea apa pe sobița din careu.

Peste puțin timp am găsit resurse suplimentare de combustibil. Am descoperit că în cala pentru cărbuni, între stringheri¹, cărbunii nu fuseseră scoși cu prea multă conștiinciozitate, astfel că în cele din urmă am reușit să mai adunăm din cală o rezervă de combustibil pentru sobe ce putea să ne ajungă pentru două luni. În felul acesta am izbutit să păstrăm unele construcții de lemn care fuseseră osîndite să fie arse.

Știam că ni se va trimite în întîmpinare un spărgător de gheață puternic, însă în Arctica trebuie să ai în vedere orice fel de surprize. Spărgătorul de gheață putea să întîlnească ghețuri de nestrăbătut în timp ce „Sedov” ar fi ajuns

¹ Elemente de construcție ale osaturii, care întăresc nava longitudinal. — N. R.

în apropiere de el la apă liberă de ghețuri. Se cuvenea să planificăm pregătirea pentru a ieși dintre ghețuri în așa fel, încît nava noastră să fie în stare să navige în apă liberă, prin propriile ei mijloace, măcar cîteva zile.

Mi-aduceam bine aminte de pățania lui „Malighin” care, după ce se eliberase dintre ghețuri în 1938, se pusese pe uscat pe niște stînci. Nava se pomenise într-o situație destul de primejdioasă numai din pricină că în momentul hotărîtor echipajul nu putuse să pompeze apa care năvălea în interior: nu fuseseră verificate și curățite din timp grătarele sorbului instalației de evacuarea apei.

Ținînd seama de această experiență, am hotărît ca în toamna anului 1939 să curățim și să controlăm din timp întreaga instalație de evacuare a apei de pe „Sedov”.

Era o muncă destul de anevoioasă: pe fundul navei se aflau sute de butoaie cu gheață și mormane de pietre. Expediția care-și desfășurase lucrările la bordul lui „Sedov” în 1937 luase pietrele acestea pentru a fixa semne de recunoaștere pe coastă. Pentru a putea ajunge pînă la grătarele instalației de evacuare a apei, am fost obligați să deplasăm tone întregi de încărcătură. Înaintam însă încet, dar sigur, de-a lungul santinei¹. Rostogolînd butoaiele grele cu gheață dintr-un loc într-altul, mutînd mormane de pietre, tăiam gheața, scoteam gunoiul îngrămădit în santină, curățam și spălam grătarele astupate cu gheață, murdărie, surcele, cărbuni.

Am fost nevoiți să cheltuim 20 de zile pentru efectuarea acestei munci necalificate și obositoare. În schimb eram siguri că nu vom avea surprize ca acelea pe care le-a avut echipajul lui „Malighin” în toamna anului 1938.

Intrucît cunoșteam caracterul înverșunat al Mării Groenlandei, unde au loc mai des decît oriunde presiuni ale ghețurilor, ne pregăteam să respingem cum se cuvine atacul gheții în derivă. Echipajul navei a verificat și a reparat inventarul pentru spargerea gheții.

Pentru a putea descoperi la timp ofensiva spinărilor de gheață, am instalat un proiector pe puntea bărcilor la babord. Unul identic se afla instalat pe pasarela tribord a punții de

¹ Spațiul de pe fundul navei, unde se adună apa; această denumire se mai dă și celulelor dublului fund. — *N.R.*

comandă. În felul acesta, la caz de nevoie, putea să fie luminată aproape întreaga suprafață a gheții în jurul navei.

Saripov a confecționat zece torțe cu mecanism articulat. Șase asemenea torțe încărcate cu un amestec de țiței, petrol și ulei de mașină utilizat și acoperite cu bucăți de pânză de vele care le fereau de umiditate au fost așezate pe punte, câte trei în fiecare bord. Celelalte erau lăsate de rezervă. Fiecare torță ar fi putut să ardă timp de două ore fără să aibă nevoie de combustibil.

Rezervele alimentare și cele de echipament au fost descărcate pe gheață; aveau aproximativ același volum ca și toamna trecută. Ținând seama de experiența iernii 1938/39, bogată în presiuni, am hotărât să nu mai întindem corturile, ci doar să acoperim rezervele cu foile de cort, pentru ca, în cazul efectuării unei eventualități urgente, să le putem muta mai ușor dintr-un loc într-altul.

Au fost din nou verificate și calculate cu minuțiozitate toate rezervele. Eram relativ destul de bine asigurați cu alimente, deși resimțeam cât se poate de serios lipsa alimentelor proaspete.

Ne mai rămineau peste o tonă de unt, 3 344 borcane cu conserve — de carne, pește și legume, un butoi cu lămii zaharisite, peste 1 000 borcane de lapte conservat, o cantitate relativ mare de făină, orez, pesmeți, ceai și țigări.

Cu toate că au fost păstrate un timp atât de îndelungat, fiind supuse unor schimbări bruște de temperatură, laptele condensat al fabricii din Suhon, conservele din carne de vită ale fabricii „Smicika” din Rostov, praful de ouă „Krasin” din Voronej, conservele din carne de porc ale fabricii „Serp i Molot”¹ din Simferopol, untul preparat de trustul din nord al lui „Glavmolokoprom”², precum și numeroase alte alimente, a căror marcă din păcate n-o cunoaștem, și-au menținut pe deplin valoarea nutritivă și calitățile gustative.

În chip cu totul neașteptat, pe cînd făcea un control al bărcilor, Butorin a descoperit o comoară prețioasă: pesemne că încă în perioada primului iernat cineva depozitase sub capotul³ bărcii trei lăzi cu conserve de mazăre verde — 180

¹ „Secera și ciocanul”. — N. R.

² „Industria laptelui”. — N. R.

³ Învelitoare din pânză de vele pentru protecția unei bărci contra intemperiilor. — N. R.

de borcane ! Tot acolo se mai aflau borcane cu conserve de *soté* de rinichi. Delicatesele acestea s-au nimerit tocmai bine, contribuind la varietatea prinzurilor noastre. Conservele de mază verde au fost distribuite fără rație pînă la sfîrșitul derivei ; ele se menținuseră într-o stare cît se poate de satisfăcătoare, la fel ca și celelalte alimente. Doar varza murată n-a suportat instabilitatea derivei îndelungate, astfel că la 27 august am fost nevoiți să trecem la rebut două butoaie în greutate de 200 kg conținînd acest aliment. Medicul a declarat necomestibil și batogul care emana un miros nu prea plăcut. Dar pe pomorienii noștri, mari amatori de batog, i-a nemulțumit vădit această hotărîre și au consumat mult timp pe furiș alimentul interzis, pînă cînd Sobolevski, infuriat, a aruncat în copcă batogul alterat.

Pentru a putea planifica consumul de rezerve alimentare aveam drept călăuză un singur exemplu, și anume deriva lui „Fram” care a durat aproape trei ani. Este adevărat că noi derivam mai repede decît el. Dar cine putea să garanteze că în cursul iernii care se apropia deriva nu se va încetini și „Sedov” nu va fi purtat într-o altă direcție ?

Din prudență, am hotărît să calculăm consumul din rezerve, orientîndu-ne exclusiv după durata derivei lui „Fram”. După o ședere de doi ani în mijlocul ghețurilor, era destul de greu să mai întindem resturile de alimente pe încă un an. Am izbutit totuși să stabilim asemenea rații încît să asigurăm aprovizionarea echipajului cu alimente esențiale pînă în septembrie 1940 inclusiv. Pînă la 1 martie 1940 dispuneam de rații perfect normale, iar după această dată din consumul nostru urmau să dispară legumele uscate, fideaua, macaroanele, precum și o serie de alte alimente. În schimb ne ajungeau din plin pînă la 1 septembrie unt, conserve de carne, lapte condensat, cacao, ceai, zahăr, făină și alte alimente esențiale.

Am acordat o deosebită atenție planificării lucrărilor științifice. De cîte ori ne-am amintit cu părere de rău, cu acest prilej, de neprețuitele bogății rămase pe insula Rudolf ! Se aflau acolo termometre de mare precizie care ne erau atît de necesare pentru efectuarea observațiilor hidrologice ; baloane conținînd așa-numita apă normală, fără care nu puteam determina salinitatea probelor de apă oceanică recoltate, tubulețe de celuloid cu căpăcele pentru probele de fund, bile pentru moriști și multe alte piese și instrumente.

Era cu deosebire important în această perioadă să dăm o amploare cât mai mare cercetărilor hidrologice. Am fi putut să organizăm stații hidrologice regulate de 24 h, pentru a lămuri cu cea mai mare precizie variațiile de temperatură și salinitatea la diferite nivele. Aceasta ne-ar fi îngăduit să precizăm caracterul curentului de scurgere urmărit de membrii expediției lui Papanin.

Noi însă nu dispuneam de un număr suficient de termometre în bună stare. O mare pierdere a pricinuit gospodăriei noastre, și așa destul de săracă, accidentul ce avusese loc în timpul verii, când, rupindu-se cablul, s-au dus la fund trei batometre înzestrate cu cele mai bune termometre pe care le aveam. După aceea, laboratorul nostru improvizat (al cărui instrumentar principal era alcătuit dintr-o luminare de stearină și o găleată cu zăpadă), a reparat termometrele vechi ieșite din uz și a funcționat cu putere îndoită. Astfel ne-am completat într-o măsură oarecare rezervele, deși n-am izbutit să recuperăm cu totul instrumentele pierdute.

Lipsa de instrumentar științific se făcea simțită și în celelalte sectoare în care efectuam observații. Ne străduiam, totuși, în măsura posibilităților, să organizăm în așa fel munca încât să obținem realizări maxime și în cursul celui de-al treilea iernat.

În toila pregătirilor pentru acest iernat, am derivat și mai la nord decât pînă atunci. Aflindu-ne în imediata apropiere a polului, am efectuat o serie întreagă de observații dintre cele mai prețioase, printre care se cuvine fără doar și poate să menționez pe primul loc neașteptata descoperire a marilor adîncimi oceanice care trec de 5 km.

Făcînd abstracție de cele patru ruperi ale cablului, am efectuat cu o precizie metodică măsurările de mare adîncime. Trebuie să adaug că aceste măsurări deveniseră un fel de chestiune de onoare a întregului colectiv. Nu era pe navă om care să nu fi participat, într-un fel sau altul, la pregătirea și efectuarea fiecărei măsurări. Chiar și Megher a adus o mică inovație care a fost adoptată și aplicată pe dată: parîna de cîneșă a sondei avea o flotabilitate prea mare și Megher a propus să se împletească în ea un fir de sîrmă. Această inovație ne oferea un dublu avantaj: parîna de cîneșă își pierdea flotabilitatea și devenea mai trainică și

mai sigură. Propunerea a fost adoptată și Megher împreună cu Ghetman au împletit repede o nouă parimă combinată, de care ne-am servit de minune.

Coordonatele astronomice ale fiecărei măsurări erau determinate cu multă minuțiozitate. De obicei, în timpul efectuării observațiilor, Viktor Buinițki lua trei drept de înălțime succesivă după metoda Sumner, una dintre ele luînd-o chiar în momentul în care sonda atingea solul. Intrucît izbutisem să construim un dispozitiv care asigura înregistrarea precisă a momentului atingerii solului, rezultatele noastre, în ce privește determinările adîncimii, puteau să fie considerate în mod practic absolut exacte.

Vara măsuram adîncimea aproximativ o dată la zece zile, străduindu-ne să efectuăm măsurările la fiecare 20—25 mile ale drumului parcurs.

Măsurările efectuate încă în cursul verii arătasera că „Sedov” deriva deasupra unor adîncimi care treceau cu mult de 4 km, pe cînd adîncimile din Oceanul Înghețat, măsurate de „Fram”, n-au depășit 3 850 m. Cînd am ajuns la latitudinile cele mai mari, măsurările au înfățișat un tablou și mai interesant :

Data	Latitudine nordică	Longitudine estică	Adîncimea
28 august	86°38',0	50°04'	4 087 m
31 august	86°37',0	45°05'	Coborîtă 4 662 m, sonda nu a atins fundul
1 septembrie	86°36',0	44°48'	4 949 m
10 septembrie	86°26',5	39°25'	Coborîtă la 5 180 m, sonda nu a atins fundul.
11 septembrie	86°23',5	38°35'	

Măsurarea unor adîncimi atît de mari a fost o adevărată încercare pentru noi. Cu echipamentul nostru improvizat riscam să rămînem în general fără cablu, care putea să nu suporte efortul și să se rupă. Am fost nevoiți să recurgem la tot felul de șiretlicuri : am sudat la capătul cablului o sîrmă subțire și ușoară care fusese confecționată cîndva pentru

zmeu ; drept greutate am folosit niște bare vechi cîntărind 20 kg și apoi am filat cablul foarte încet.

Datele obținute în acest fel ne dau temei să presupunem că la nord de linia derivei noastre se află un bazin cu adîncimi care trec cu mult de 5 000 m. Hotarele acestui bazin se întind, peșemne, dincolo de Polul Nord, spre coasta Americii. După cum a reieșit din măsurările efectuate de stația „Polul Nord”, polul se află în afara acestui bazin adînc, deoarece adîncimea oceanului este acolo mai mică de 5 km. Este de presupus că adîncimea de 5 180 m pe care am măsurat-o noi nu este cea mai mare din Oceanul Înghețat de Nord. După cum a rezultat din cercetările noastre, fundul lui este foarte neregulat. În unele cazuri, panta fundului depășea 6°. Este deci posibil ca în regiunile încă neexplorate ale Arcticii Centrale să se descopere depresiuni oceanice foarte mari.

A TREIA IARNĂ ÎN MIJLOCUL GHEȚURILOR



„SEDOV” a traversat frontiera de stat a Uniunii Sovietice și la 28 septembrie a intrat în regiunea posesiunilor arctice ale Norvegiei. În această zi ne aflam la $85^{\circ}32',6$ latitudine nordică și $31^{\circ}33'$ longitudine estică. În interval de aproape o lună am derivat spre sud-vest cu aproximativ 80 de mile. În timp ce-și termina pregătirile pentru iernat, colectivul nostru își reorganiza pe parcurs regimul, adaptându-se la condițiile nopții polare care începea.

Examenul medical al echipajului, efectuat de Sobolevski, a dezvăluit că șederea îndelungată în derivă a lăsat, totuși, unele urme în starea sănătății oamenilor. În raportul pe care mi l-a înmînat medicul navei scria :

„1. *Elremov Andrei Gheorghievici*. Tulburări funcționale ale inimii, neurastenie, anemie, scăderea vitalității agravată de traiul continuu în condițiile derivei. În comparație cu datele examenului medical efectuat în decembrie 1938, se constată iritabilitate, schimbarea frecventă a stării de spirit, bătaie accelerată a inimii (periodic), obosește repede. Se află în tratament ambulatoriu periodic.

2. *Buinițki Viktor Harlampievici*. Neurastenie de grad mediu, anemie nu prea pronunțată.

3. *Trofimov Dmitri Grigorievici*. Reumatism articular cronic, agravat în mod periodic de fenomene obiective, neurastenii, dilatarea varicoasă a venelor la gambele ambelor picioare, obstruarea glandelor sebacee ale dermei. În comparație cu anul trecut, se constată o oarecare îmbunătățire în starea reumatismului articular, manifestată prin reducerea tumefacțiilor și durerii la articulația mîinii stîngi și cea a genunchiului drept, creșterea mobilității lor în urma tratamentului ambulatoriu aplicat.

4. *Poleanski Aleksandr Aleksandrovici*. Neurastenii, tulburări funcționale ale activității inimii.

5. *Tokarev Serghei Dmitrievici*. Reumatism cronic fără fenomene obiective. Neurastenii neaccentuată.

6. *Bekasov Nikolai Mihailovici*. Neurastenii neaccentuată.

7. *Alferov Vsevolod Stepanovici*. Tulburări funcționale ale inimii, neurastenii neaccentuată. Necesită patru proteze dentare.

8. *Butorin Dmitri Prokolievici*. Tulburări funcționale ale inimii. Stare catarală a mucoasei stomacale. Neurastenii. În comparație cu anul trecut, se constată o îmbunătățire neînsemnată a activității inimii. Trei dinți necesită tratament.

9. *Ghetman Ivan Ivanovici*. Neurastenii neaccentuată.

10. *Gamankov Efrem Ivanovici*. Neurastenii, tulburări funcționale ale inimii.

11. *Șaripov Nikolai Sergheevici*. Reumatism cronic fără fenomene obiective... Amigdalele mărite ; tulburări funcționale ale inimii.

12. *Megher Pavel Vlasovici*. Neurastenii. Necesită tratament și proteze dentare.

13. *Nedzveški Iosif Markovici*. Ușoară iritabilitate. Neurastenii neaccentuată. Tulburări funcționale ale inimii.

Se constată o iritabilitate accentuată și scăderea vitalității la întregul echipaj, fapt explicat prin traiul îndelungat dus în condițiile derivei și a două nopți polare...”.

Documentul acesta dovedea în chip grăitor că vom suporta mai greu cel de-al treilea iernat decît primele două, deși în general moralul echipajului era la fel de ridicat ca și pînă acum.

Se impuneau modificări însemnate în programul zilei de lucru la bord. Printr-un ordin special, am redus la cinci ore ziua de lucru pentru muncile de la bord. Această măsură singură ar fi fost însă suficientă pentru a zgîlții, a înviora colectivul și a-l sili să trăiască o viață oarecum nouă. În condițiile iernatului în regiunile polare, orele de răgaz ca atare sînt

dăunătoare. Trebuia să stîrnim interesul oamenilor prin ceva nou, să li se dea o îndeletnicire care să-i antreneze și să-i facă să uite greutățile celei de-a treia nopți.

Această îndeletnicire a fost găsită. Am organizat cursuri pentru pregătirea mecanicilor de rangul trei și a comandanților de cabotaj¹ pentru nave de tonaj mic.

Nu era prima oară cînd ne apucam să organizăm cursuri pe navă. În fiecare iarnă oamenii luau cărțile în mîini și studiau cu multă sîrguință obiectele cele mai felurite, începînd cu aritmetica și fizica și sfîrșind cu limbile străine. Pînă acum însă învățătura aceasta avusese un caracter oarecum superficial: nu obliga pe nimeni la nimic și nu făgăduia nimănui nimic. Era obișnuitul sistem de autoinstruire în cadrul unui cerc, cu toate aspectele lui pozitive și negative; cursurile erau frecventate de cei care doreau și cînd doreau.

De astă dată am hotărît să înființăm la bord ceva care să semene cu o școală adevărată: cu orar precis, cu o disciplină severă și cu o programă anumită, stabilită cu strictețe. Vroiam să organizăm școala în așa fel, încît învățătura să ocupe 75% din timpul liber al oamenilor, să nu-i lase ore întregi neocupați, răgaz în care trec prin minte tot soiul de gînduri triste despre despărțirea de familie, despre greutățile iernii, despre apropiata întîlnire cu puțin prietenoasa Mare a Groenlandei.

La cererea noastră, Departamentul învățămîntului de pe lîngă Direcția Generală a Căii Maritime de Nord a transmis din timp, încă în lunile de vară, programul școlii de mecanici de categoria a treia și de comandanți de cabotaj pentru nave cu un deplasament pînă la 200 t. Radiotelegrafiștii au avut mult de lucru în aceste luni, deoarece programele erau destul de cuprinzătoare. Pentru cursurile de mecanici au fost planificate 1 210 h de învățătură, iar pentru cele de piloți 780 h.

Cînd ne-am convins că al treilea iernat era inevitabil, am început să discut cu primul ofițer și cu mecanicul șef în legătură cu organizarea școlilor.

La început, amplotarea cursurilor l-au cam pus în încurcătură pe Andrei Gheorghievici, căruia îi propusesem să preia conducerea învățămîntului. Pe urmă însă am izbutit să-l con-

¹ Comandanți pentru vapoare care navigă de-alungul coastei pe distanțe mici. — N.R.

ving de rolul important pe care învățătura l-ar putea juca în munca echipajului și după oarecare șovăieli a acceptat să se apuce de treabă.

Am izbutit să completez treptat corpul de profesori: Buinițki și-a asumat sarcina de a preda geometria și limba rusă și de a conduce un cerc de desen liniar, Trofimov urma să predea studiul căldărilor cu abur și al mașinilor cu abur, Tokarev — motoarele cu ardere internă, Sobolevski urma să țină un curs de chimie, Andrei Gheorghievici trebuia să predea structura și teoria navei, algebra și fizica, iar eu să mă ocup cu predarea navigației, a manevrelor, a practicii maritime și a economiei politice. Însăși lista obiectelor arată câtă amploare luase de astă dată organizarea învățămîntului la bord.

Cînd pregătirea pentru organizarea cursurilor a fost terminată, am stat de vorbă în amănunt despre proiectul de organizare a cursurilor, înțelegîndu-ne să le organizăm cu toată seriozitatea și în chip practic. Cel care dorea să capete la terminarea derivei o diplomă de mecanic sau de pilot trebuia să învețe temeinic în cursul acestei ierni. Urma să ținem cursuri 4—6 h pe zi, exclusiv timpul necesar pregătirii temelor. Cine simțea că îl țin puterile să ducă treaba aceasta pînă la capăt se putea înscrie la cursuri, iar cine nu-și punea speranță în forțele sale se putea socoti liber.

Au început să curgă întrebările din toate părțile: cum va fi organizat învățămîntul, unde se vor ține examenele pentru obținerea diplomei, ce anume drepturi vor da aceste diplome. Se simțea că ideea aceasta începea să-i intereseze pe oameni. Toți înțeleseseră că de astă dată nu era vorba de un simplu cerc, ci de o adevărată școală. Fiecare membru al expediției dori să participe la cursuri, pentru a nu-și pierde în zadar timpul cît va dura iernatul. Era destul de ademenitoare ideea să-i poți ajunge din urmă, aici, în condițiile derivei, pe tovarășii tăi care studiau pe continent.

În dimineața zilei de 30 septembrie a fost afișat în careul ofițerilor ordinul de începere a anului de învățămînt, precum și orarul lecțiilor, alcătuit cu minuțiozitate și chiar bătut la mașină de Andrei Gheorghievici. Oamenii se apropiau tot timpul de tablă, reciteau orarul, de parcă nu le-ar fi venit să-și creadă ochilor.

Într-adevăr, un document ca orarul lecțiilor nu prea era un lucru obișnuit pe o navă în derivă. Peste puțin timp însă,

cînd s-a adus în careul ofițerilor o tablă școlară, o bucată de cretă și o cîrpă și cînd precis la ora fixată au început să se înfățișeze aici profesorii cu catalogul subsuoară, toate îndoielile s-au spulberat — anul școlar începea întocmai ca în orice școală, fără nici un fel de excepții și îngăduințe. Profesorii notau corect în catalog lecția făcută, responsabili de grup țineau evidența frecvenței și se făcea o verificare severă a cunoștințelor acumulate.

După cum era de așteptat, învățătura i-a pasionat în așa măsură pe oameni, încît, cu toate că erau foarte obosiți, toți învățau sirguincios. Orarul era respectat cu strictețe și era obligatoriu, deși profesorilor le venea adesea greu să-l îndeplinească: lucram doar în condițiile deosebite ale derivei, în care se ivesc alit de des treburi din cele mai neașteptate și mai urgente. În afară de aceasta, nu aveam nici un drept să slăbim ritmul observațiilor științifice; dimpotrivă, programul acestor lucrări era lărgit continuu. Țin însă să arăt aici, spre cinstea colaboratorilor mei, că nu se tînguiam împotriva sarcinilor prea numeroase și îmbinam cu pricepere observațiile științifice cu activitatea profesorală.

Rapoartele noastre asupra școlilor de mecanici și de comandanți de cabotaj pentru nava de mic tonaj au stîrnit cel mai mare interes la Moscova. La o lună după începerea cursurilor am primit o telegramă din partea Direcției centrale a porturilor maritime prin care ne încuviința să înființăm o comisie de calificare care să conducă examenele de absolvire pentru obținerea titlului de pilot pentru nave de 200 t și a celui de mecanic de categoria a treia.

După terminarea examenelor, această comisie urma să întocmească un proces-verbal servind drept bază pentru eliberarea diplomelor în cel mai apropiat port aceluia care ar fi reușit la examen. Direcția Generală a Căii Maritime de Nord a aprobat pe dată și componența comisiei: președinte — Badighin, membri — Trofimov, Efremov și Tokarev.

Cînd le-am comunicat elevilor că vor putea să dea examen chiar aici, la bordul navei, în vederea obținerii diplomei, toți au hotărît în unanimitate să se consacre și mai mult studiului individual, pentru ca să reușească să parcurgă tot programul pînă la sfîrșitul derivei. Numai accelerarea ritmului derivei, care s-a terminat mai curînd decît presupuneam, a zădărnicit planul nostru de învățămînt.

Ulterior, majoritatea tovarășilor mei și-au continuat studiile în condiții mai liniștite ; începînd din toamna anului 1940 s-au înscris să urmeze cursurile la diferite institute. Cred că-și amintesc, la fel ca și mine, cu recunoștință de orele de învățămînt care se țineau în strîmtul nostru careu al ofițerilor lîngă sobiță, la lumina lămpilor „de fructe”. Tocmai atunci s-a trezit la marinarii noștri setea de a-și lărgi cunoștințele, ceea ce i-a dus pe urmă pe băncile universității.

Dar acest învățămînt a mai jucat încă un rol, nu chiar atît de neînsemnat : după cum presupusesem, a abătut gîndurile oamenilor de la greutățile celui de-al treilea iernat, i-a apropiat și mai mult pe unul de celălalt, i-a făcut să lucreze cu și mai multă energie, să fie și mai uniți.

Ca de obicei, noaptea arctică s-a apropiat foarte repede. Încă de la 1 octombrie se vedeau limpede pe cer stelele de mărimea a doua și a treia, iar la orele 20 se întuneca de-a binelea. După șapte zile ne-am luat rămas bun de la soare ; pe locul de unde răsărea astrul zilei se ridica deasupra orizontului doar un stîlp înalt și luminos. Apoi a dispărut și această aducere aminte despre soarele îndepărtat, iar la 16 octombrie s-a lăsat un ger de -30°C , au început să trosnească părțile de lemn ale navei, s-a stîrnit viscolul și ne-am simțit în atmosfera obișnuită a iernii polare.

Au început să dănțuie iar străfulgerările fantomatice ale aurorei boreale, iarăși s-au topit în beznă ghețurile din jurul navei și micul nostru univers s-a îngustat la maximum : acum nu mai găseai amatori de plimbări pe gheață, chiar și cei mai îndrîjiți sportivi și-au luat rămas bun de la schiuri.

Apropierea de Groenlanda, ținut al ghețurilor și al tăcerii veșnice, se făcea simțită. Gerurile care au început chiar din primele zile ale iernii erau deosebit de persistente. Cu toate că ne aflam de astă dată mai la sud decît la începutul iernii trecute, temperatura se menținea în medie la un nivel mai coborît :

Luna	1938	1939
septembrie	— $4,1^{\circ}\text{C}$	— $8,8^{\circ}\text{C}$
octombrie	— $12,8^{\circ}\text{C}$	— $17,4^{\circ}\text{C}$

În septembrie-octombrie 1938 aproape că nu a fost zăpadă pe gheață. Acum însă viscoarele adunaseră nămeți destul de

voluminoși care ajunseseră să aibă o mare densitate — unii dintre ei suportau foarte bine greutatea unui om.

Vânturile constante de nord ne alungau tot mai repede spre sud. La 16 octombrie ne-am despărțit pentru totdeauna de paralela 85° și am atins latitudinea $84^{\circ}42',3$ și longitudinea $28^{\circ}08'$.

Deși deriva se desfășura repede, ghețurile erau deocamdată cît se poate de cuminți. Spre deosebire de anul trecut¹, nu înregistram nici un fel de presiuni. Atîta timp cît ghețurile nu ne împinseseră pe coasta neospitalierei Groenlande, unde de obicei se formează blocări, ne puteam simți mai mult sau mai puțin liniștiți. Puternicul torent de gheață împreună cu care înainta „Sedov”, neîntîmpinînd împotrivire, se scurgea lin în Oceanul Atlantic. Cînd se întîmpla să întîrzie pentru puțin timp din pricina schimbării vînturilor, toată greutatea loviturii o suporta gheața tină ră formată în uriașul ochi de apă care continua să se mențină la sud sud-vest de noi.

Ochiul acesta de apă, pe care l-am descoperit la începutul primăverii, a parcurs împreună cu „Sedov” un drum de peste o mie de kilometri. El a jucat rolul de tampon natural și ne-a ferit de presiuni. Cînd desfăcîndu-se pînă ajungea larg de o milă, cînd închizîndu-se de tot, ochiul acesta de apă părea că reglementează starea ghețurilor și poate că lui îi datorăm cele opt luni de odihnă după istovitoarele munci de șoc efectuate pe gheață în iarna 1938/39.

Observațiile făcute de noi asupra gheții nu descoperiseră deocamdată o creștere a grosimii ei. Cu toate că stăruia un ger puternic, înghețul încă nu începuse: îi preceda, ca de obicei, un proces îndelungat și destul de complex de înghețare a învelișului de gheață înăuntrul căruia rămîneau din timpul verii miliarde de celule umplute cu apă. La sfîrșitul lui octombrie, gheața își păstra grosimea de 223 cm pe care o înregistrasem încă în perioada cînd dezghețul se opriese. La o adîncime pînă la 70 cm se afla o gheață trainică „de iarnă”, dacă mă pot exprima astfel, iar mai departe sfredelul pătrundea într-o masă spongioasă și umedă.

Chiar dacă gerurile de -30° s-ar fi menținut continuu, înghețul n-ar fi putut începe înainte de primele zile ale lui

¹ Țin să amintesc că în septembrie, octombrie și noiembrie 1938 am înregistrat 51 de presiuni, unele dintre ele fiind atît de serioase, încît amenințaseră să scufunde nava. — N. A.

ianuarie 1940. Anul trecut, cînd gheața avea o grosime de circa 130 cm, acest proces începuse la sfîrșitul lui noiembrie. Întrucît eram purtați foarte repede spre sud, se putea afirma cu toată certitudinea că grosimea ghețurilor din jurul lui „Sedov” nu va mai atinge dimensiunile constatate de Nansen în timpul derivei lui „Fram”.

În septembrie, „Sedov” a derivat spre sud sud-vest cu 97 mile, urmînd direcția generală 217° , și derivînd în total 137 mile. În octombrie, deplasîndu-se în zigzag, el a parcurs 140 mile, înaintînd cu încă 74 mile spre sud-vest, urmînd direcția 238° . Această derivă accelerată ne silea să efectuăm mai des observațiile noastre științifice, să folosim mai rațional, pînă la limita posibilă, scurta zi de lucru. Datele furnizate de observații prezentau un mare interes. Măsurarea adîncimilor a arătat că se schimbaseră fundamental caracterul fundului oceanului. Sonda noastră indica un fund aproape neted, acoperit cu un ml moale, cenușiu.

Mai interesante încă erau datele furnizate de observațiile hidrologice.

Începusem observațiile hidrologice de mare adîncime cu un an în urmă, la 16 octombrie 1938, pe cînd ne aflam la $84^\circ 00',0$ latitudine nordică și $133^\circ 22'$ longitudine estică. La 22 octombrie 1939 ne-am aflat la $84^\circ 45',0$ latitudine nordică și $24^\circ 27'$ longitudine estică. Aici am efectuat cea de a 35-a stație hidrologică. Am izbutit astfel să facem o stație hidrologică în ocean la nord de paralela 84, urmînd linia care se întinde pe 109° longitudine.

Peste tot, pe toată întinderea acestei stații, primii 75 m de la suprafață s-au dovedit a fi cu desăvîrșire omogeni, avînd o temperatură de $-1,7^\circ\text{C}$. Originea și caracterul omogen al acestui strat de la suprafață sînt cît se poate de clare. În fiecare an, marile fluvii siberiene revarsă în Oceanul Înghețat circa 5 000 km³ de apă dulce, care se împrăstie pe suprafața oceanului. Vînturile și curenții amestecă aceste ape cu altele mai adînci și mai sărate. După aceea începe transformarea acestor ape, datorită acțiunii frigului : la început, temperatura lor coboară pînă la temperatura înghețului, după care începe formarea gheții. Gheața formată din apa de mare are însușiri uimitoare. Salinitatea acestei gheți în momentul inițial este aproximativ de patru ori mai mică decît salinitatea apei de mare din care s-a format. Cu timpul, gheața se îmbibă și mai mult cu apă dulce. Soluția salină de apă de mare cuprinsă în

celulele dintre cristalele de gheață, datorită greutateii sale relative, se scurge încet în jos și părțile superioare ale creștelor de gheață și ale sloiurilor înclinate într-o parte se transformă foarte repede într-o gheață de apă cu desăvîrșire dulce.

Astfel, datorită răcirii și îmbibării cu apă sărată, stratul de la suprafață al apei de mare devine mai dens decît cele inferioare. Începe atunci procesul de amestecare a densităților, care continuă tot timpul pînă cînd se formează ghețurile, adică în tot cursul iernii, și se oprește numai vara.

Acest proces de amestecare sau, cum îl numesc hidrologii, circulația verticală din timpul iernii, nu se poate propaga la o prea mare adîncime în Oceanul Înghețat de Nord. După cum au arătat observațiile efectuate de „Fram”, de stația „Polul Nord” și de stația noastră, peste tot în adîncime, sub stratul circulației verticale din timpul iernii, se află un alt strat de ape atlantice, mai calde, dar mai sărate, care se revarsă în Bazinul Arctic prin larga strîmtoare care desparte Groenlanda de Spitzbergen. În Bazinul Arctic, temperatura acestor ape nu este chiar atît de ridicată, dar în orice caz este pozitivă. Pe tot parcursul derivei noastre, la adîncimi de aproximativ 150 pînă la 750 m, am găsit ape cu o temperatură deasupra lui 0°C.

De îndată ce înaintam spre sud, creștea înălțimea acestui strat cald; se urca de asemenea și temperatura lui. Ultimul fenomen era cît se poate de clar. Fiecare mișcare care se produce pe pămînt este supusă influenței forței deviatoare a rotației globului pămîntesc, a așa-numitei forțe a lui Coriolis. Această forță face să devieze obuzele de artilerie, avioanele, rîurile, vînturile de la direcția inițială a mișcării lor în emisfera boreală spre dreapta iar în cea australă spre stînga. Supunîndu-se forței mișcării de rotație a Pămîntului, apele calde ale Atlanticului, care pătrund în Bazinul Arctic printr-un curent de adîncime, se string pe lîngă panta continentului și se îndreaptă spre jgheaburile mărilor-golfuri, cum sînt : Kara, Laptev, Marea Siberiei răsăritene. Cu alte cuvinte, șuvoiul de ape calde atlantice, care se remarcă prin temperaturi mai ridicate, trece foarte aproape de coastele nordice ale Spitzbergenului, ale Țării lui Franz-Iosef și Novaia Zemlea.

La adîncimi mai mari de 750 m am constatat, întocmai ca și „Fram” și stația „Polul Nord”, că temperatura coboară treptat, iar mai jos de 2 000 m temperatura este perfect uniformă : aici, temperatura apei a oscilat cam în jurul lui -0,8°C. La adîncimea de 3 917 m, la o distanță de 75 m de fund (85°45',6

latitudine nordică și 66°41' longitudine estică), temperatura apei a fost de asemenea în jurul lui $-0,8^{\circ}\text{C}$. Aproximativ 2 km de apă, avînd salinitatea și temperatura aproape identică!

Cei cărora le plac metaforele numesc adesea Gîlfstreamul soba care încălzește Arctica. Țin să arăt că am profitat de acest curent binefăcător ca de o sobă nu la figurat, ci la propriu, în sensul cel mai prozaic: am silit Gîlfstreamul să încălzească... furtunile de pînză înghețate și, trebuie să mărturisesc, soba aceasta a funcționat admirabil.

După cum am menționat deja, gerurile puternice au venit pe neașteptate, mai devreme decît ne așteptam. De aceea, echipajul n-a mai apucat să strîngă de pe punte furtunile de pînză, cu ajutorul cărora ne completam rezervele de apă dulce din gropile cu zăpadă și care erau puse la uscat.

Pînză udă se făcuse tare ca piatra. Nu puteam nici să strîngem furtunile lungi și voluminoase, nici să le ducem în încăperile interioare ale navei, unde ar fi putut fi uscate. Era greu să te aștepți la un dezgheț în Arctica în timpul iernii, astfel că furtunile erau sortite să rămînă sub cerul liber pînă la primăvară — doar nu aveam să le tăiem cu toporul în bucăți!

S-ar fi putut să avem însă nevoie urgentă de ele pentru a pompa apa în cazul unei avarii. Și apoi nu ne venea de loc la îndemînă să le lăsăm toată iarna în părăsire pe punte. Cînd datele furnizate de stațiile hidrologice ne-au arătat că temperatura apei la adîncimi de 200—750 m era deasupra lui zero, am hotărît să profităm de căldura gratuită: la această adîncime furtunile ar fi trebuit să se dezghețe și, după aceea, am fi putut să le strîngem, să le aducem în încăperile interioare ale navei și să le uscăm acolo.

După ce mi-am verificat încă o dată calculele, am declarat în timpul micului dejun:

— Astăzi începem să dezghețăm furtunile.

— Păi cum, Konstantin Sergheevici? a întrebat mirat șeful de echipaj.

— Foarte simplu: sub apă. O să le legăm de un cablu, o să le scufundăm la adîncime și acolo au să se dezghețe...

Pe chipurile tovarășilor mei s-a așternut un suris. Cînd însă am dat dispoziție să se taie o copcă și să se lege furtu-

nurile de un cablu, însuflețirii pline de veselie i-a luat locul o oarecare îngrijorare : oamenilor li s-a părut ordinul foarte ciudat.

Deși marinarii noștri care-i dădeau lui Andrei Gheorghievici un ajutor activ la efectuarea observațiilor hidrologice știau foarte bine că la adâncimea de 100—200 m apa este relativ caldă, nu i-a trecut nici unuia prin minte să folosească această apă, ca să spun așa, în scopuri tehnice.

Ordinul este însă ordin și Butorin împreună cu Ghetman s-au apucat să-l îndeplinească. Pentru orice eventualitate însă, economul șef de echipaj a hotărât să țină furtunurile mai aproape, la vreo 40 m de la suprafața gheții ; oricum, asta nu era chiar așa de adânc.

După ce furtunurile s-au bălăcit vreo 24 h în apă, am dispus să fie scoase, fiind convins că se și dezghețaseră. Șeful de echipaj s-a apucat cu tragere de inimă să îndeplinească mult așteptata dispoziție și... cînd am venit seara pe puntea inferioară am băgat de seamă un fel de însuflețire ciudată. Deși oamenii se străduiau să-și păstreze pe chipuri o expresie cît se poate de nepăsătoare, se simțea că ceva nu era în ordine. În sfîrșit, Megher rosti cu o expresie de plictiseală prefăcută :

— Furtunurile, Konstantin Sergheevici... Furtunurile s-au făcut mai rele ! Nici cu toporul nu le poți reteza !...

L-am întrebat de-a dreptul pe șeful de echipaj :

— La cîți metri le-ai scufundat ?

Butorin s-a fisticit nițeluș :

— Păi, nu prea adânc, să fi fost vreo patruzeci de metri. Pesemne că au înspăimîntat întregul regat marin...

— Ei, atunci e și natural. Trebuie să le scufunzi la 180 m !

Șeful de echipaj s-a schimbat la față. De cînd slujește în marină n-a pomenit așa ceva : să se scufunde în mare obiectele de uz maritim și încă la o adâncime atît de mare.

Furtunurile s-au tîrît după navă timp de 48 de ore la o adâncime de 200 m sub apă, legate de cablul de sîrmă. După cum era de așteptat, s-au muiat cu încetul în apele atlantice relativ calde și gheața de apă dulce s-a dizolvat în lichidul sărat. Furtunurile dezghețate au fost strînse colac fără nici o greutate și transportate în încăperile de locuit, unde au fost uscate.

Astfel, cursanții școlilor noastre au căpătat o lecție de oceanografie în afară de program.

Se apropia a doua aniversare a derivei noastre. Pregătirile pentru festivitate au început din timp. Andrei Gheorghievici, Viktor Harlampievici și cu mine, profitând de fiecare clipă liberă, minuiam socotitorul, făceam diferite calcule cu creionul, desenam schițe, întocmeam tabele, dorind să facem un bilanț, chiar dacă nu prea exact, al activității desfășurate de noi în acești doi ani.

Drumul pe care nava l-a străbătut în decursul celor doi ani descria pe hartă o curbă inegală, care se încovoia mai întâi spre est — până la $153^{\circ}26'$ longitudine estică, apoi spre nord — dincolo de paralela 86 și, în cele din urmă, spre sud-vest — până aproape de meridianul 23. Când am îndreptat curba aceasta și i-am calculat lungimea, a reieșit că nava parcursese împreună cu ghețurile 2 750 mile, peste o treime din circumferința globului pământesc, mergând pe meridian, și de două ori mai mult decât s-ar fi cerut pentru o navigație normală (dacă ar fi fost posibilă) de la insulele Novaia Sibir prin Bazinul Arctic și până la meridianul Spitzbergenului.

Pe acest parcurs au fost efectuate, în decurs de doi ani, 400 determinări astronomice, 60 observații magnetice, 10 observații de cîte 24 h asupra variațiilor declinației magnetice, 47 observații gravimetrice, 35 de stații hidrologice de mare adîncime, 26 măsurări ale adîncimii oceanului, 5 016 observații meteorologice. Nu trebuia să ne fie rușine să publicăm asemenea cifre!

Timp de cîteva zile ne-am transformat în literați. Ca și în alte ocazii, zeci de ziare ne cereau să trimitem corespondențe.

Găseam anevoie timp pentru a scrie articole: nu puteam să scriem decât cu întreruperi, în intervalele dintre carturi, observații științifice și prelegerile ținute la cursuri. De aceea, am hotărît să mă mărginesc să trimit ziarului „Pravda” un articol mare, la care am lucrat șapte zile. Ceilalți membri ai echipajului scriau corespondențe pentru alte ziare — începînd cu „Izvestia” și sfîrșind cu micul ziar al pionierilor din Le-

ningrad „Leninskie iskri”¹, al cărui „corespondent pentru copii” era Andrei Gheorghievici.

Articolul pentru „Pravda” a fost în cele din urmă retransmis de mână și predat radiotelegrafiștilor. N-a trecut nici o jumătate de oră și iată-l pe Aleksandr Aleksandrovici Poleanski înfățișându-se la mine zîmbitor cu trei radiograme deodată. Una dintre ele suna ca un ordin :

„Trimteți de urgență articolul *Doi ani în derivă* ziarului «Moskovski bolșevik»². *Papanin.*”

A doua era mai cuprinzătoare :

„«Sedov» este înregistrat în portul Murmansk. În alegerile pentru soviete veți vota laolaltă cu locuitorii Murmanskului. Rugăm relațați alegătorilor rezultatele muncii desfășurate în acești doi ani prin ziarul dv. regional «Polearnii Bolșevik»³.

Comitetul regional al P.C. (b) al U.R.S.S.”

A treia telegramă era de la T.A.S.S., care cerea, de asemenea, un articol...

Nu puteam răspunde printr-un refuz nici uneia dintre aceste radiograme, dar nu mai aveam la dispoziție decît vreo 24 h. Ce era de făcut ? Am fost nevoit să anunț o scurtă „muncă literară de șoc” : i-am chemat în ajutor pe Andrei Gheorghievici și pe Viktor Harlampievici și, în decurs de o noapte, am scris, în trei, articolele.

La 23 octombrie, în cinstea celei de-a doua aniversări a derivei, a fost efectuată de dimineață măsurarea curentă a adîncimii, s-a luat o probă de la fundul oceanului, s-a efectuat stația hidrologică nr. 36 și punctul gravimetric nr. 47. După aceea ne-am răspîndit prin cabinele noastre, ca să ne pregătim pentru seara din ajunul festivității.

În aceste ore doar radiotelegrafiștii lucrau cu normă dublă : de dimineață ploua pe „Sedov” cu radiograme de felicitare. La început le citeam în timp ce ne luam micul dejun, prînzul și cina, dar pe urmă am fost nevoit pur și simplu să le așez în teancuri, deoarece nu mai aveam nici o putînjă să le citesc cu glas tare pe toate.

¹ „Scînteile leniniste”. — *N. R.*

² „Bolșevicul din Moscova”. — *N. R.*

³ „Bolșevicul Polar”. — *N. R.*

Ne soseau telegrame de felicitare de la adresele cele mai felurite, unele cu desăvîrșire neașteptate. Ne felicitau colective de oameni rămași la iernat, rudele și prietenii, comsomoliștii de la Institutul de limbi străine din Moscova și membrii redacției gazetei de perete a unei uzine de automobile, mine-rii de pe Spitzbergen și lucrătorii observatorului magnetic de la Sluzk, colectivul grupului aviatic din peninsula Ciukotsk, pînă și Direcția centrală a societății unionale a surdomuților.

În sfîrșit, la orele 18 ne-am adunat în ședință festivă. După ce eu am prezentat referatul asupra drumului parcurs de noi în acești doi ani, Trofimov și Buinițki au rostit scurte cuvîntări. Ședința a durat aproape două ore. După aceea ne-am așezat la masa pregătită în acest scop.

24 octombrie a fost zi de odihnă. Dimineața toată lumea se odihnea. La bord domnea o liniște neobișnuită. Numai eu și Bekasov eram treji : făceam de cart de la ora 2 noaptea, înlocuindu-l pe Andrei Gheorghievici care obosise în ajun, iar Bekasov făcea de serviciu în stația de radiotelegrafie.

Era întuneric. O ceață deasă ascundea stelele și fulgi rari de nea se depuneau alene pe navă, acoperind manevrele și suprastructura. La ora 7 m-am apropiat ca de obicei de cabina meteorologică, am notat indicațiile aparatelor și am coborît în careul ofițerilor, unde se afla barometrul aneroid, pentru a termina întocmirea buletinului meteorologic și a-l înmîna radiotelegrafistului.

Munca cu care eram deprins înainta repede, fără să-mi solicite o prea mare încordare. După o noapte nedormită, mi-era puțin somn. Deasupra navei fluturau pavilioanele de sărbătoare și pe punte domnea o liniște deplină. O stare aparte, o oarecare melancolie începea să pună stăpînire pe mine. Iată că a mai trecut un an și a început al treilea... Va veni oare curînd timpul cînd vom începe să trăim altfel?...

Radiotelegrafiștii continuau să lucreze din plin : torentul de salutări transmise de pe Marele Pămînt creștea. Am primit telegrame din partea Comitetului Central al Partidului și a Guvernului ; ne salutau Comitetul regional Moscova și Comitetul orășenesc din Moscova al P.C. (b) al U.R.S.S., C.C. al Comsomolului, redacțiile unor ziare, colectivele de muncitori ale unor întreprinderi, marinarii flotei arctice. Mi-a rămas

întipărită în minte telegrama laconică a comandantului navei amiral a flotei arctice sovietice, Belousov :

„Pe curînd !”

Ziua a trecut repede și oarecum pe neobservate, iar seara ne-a așteptat o nouă bucurie mare : Direcția Generală a Căii Maritime de Nord a organizat pentru a patra oară o emisiune radiofonică specială pentru echipajul de pe „Sedov”.

Rudele noastre au fost iar invitate la Moscova, și din nou li s-a pus la dispoziție pentru întreaga seară cel mai puternic post de radioemisiune din U.R.S.S., dîndu-le astfel puțința să ne vorbească despre traiul lor.

Din telegramele trimise de Direcția Politică, știam că va avea loc această convorbire cu cei dragi. Dar nici unul dintre noi nu și-ar fi putut închipui că, în afară de rudele noastre și de lucrătorii Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, în ziua aceea va lua cuvîntul la microfon părintele iubit în întreaga Uniune, Președintele Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., Mihail Ivanovici Kalinin.

Cînd crainicul a anunțat că M. I. Kalinin va vorbi cu noi prin radiotelefon, în prima clipă ni s-a părut că n-am înțeles bine. Dar auzind vocea cunoscută, plăcută a lui Mihail Ivanovici și ascultînd cuvintele pline de însuflețire după care recunoști numai decît cuvîntările lui Kalinin, ne-am dat seama că nu fusese nici o greșeală. Eram profund mișcați.

Ne-am amintit, fără să vrem, istoria expedițiilor polare din trecut. Îndrăzniseră oare predecesorii noștri să viseze o asemenea atenție din partea statului ? Cîte vorbe răutăcioase i-a fost dat lui Nansen să asculte pentru că se prezentase la președintele Franței în veston și nu în frac !

Este adevărat că Nansen a știut să răspundă cu demnitate funcționarilor președintelui :

— Ce fel de republică aveți, domnilor, dacă cereți unui vizitator să se îmbrace în frac ! Dacă președintele dv. nu mă va primi, binevoiți a vă osteni să-i transmiteți cartea mea de vizită, fiindcă nu am timp să-mi schimb costumul..

Acest răspuns demn l-a costat scump pe Nansen. A fost prigonit de întreaga presă europeană ; chiar și una dintre cele mai răspîndite reviste din Rusia, „Natura și oamenii”, care cu puțin timp înainte publicase cîteva aprecieri favorabile despre expediția lui „Fram”, scrisese indignată :

„Ar fi interesant să-l întrebăm pe domnul Nansen dacă ar fi îndrăznit să se prezinte într-un asemenea costum la curtea unui monarh. N-ar fi fost lăsat să se apropie nici de pragul palatului“.

Cînd citim astăzi aceste rînduri, ni se par ciudate. În U.R.S.S. omul nu este prețuit pentru bogăție, pentru originea sa nobilă și nici pentru îmbrăcăminte, ci pentru curajul, voința și devotamentul ce-l poartă patriei. Știam prea bine aceasta. Dar tocmai acum, cînd Președintele Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., fără să aștepte ziua cînd ne vom întoarce pe Marele Pămînt și vom prezenta raportul despre activitatea desfășurată de noi, s-a dus la postul de radio pentru a sta de vorbă cu noi, am simțit cu deosebită tărie și pregnanță semnificația acestei legi...

M. I. Kalinin ne-a îmbărbătat părintește, arătîndu-ne cu cită atenție urmărește întreaga lume deriva lui „Sedov“, ne-a sfătuit să ne încordăm și mai mult eforturile pentru a termina victorioși raidul printre ghețuri. Audiția era perfectă, deslușeam fiecare intonație în glasul lui. Cînd și-a sfîrșit cuvîntarea, au răsunit aplauze: fiecare dintre noi mulțumea din inimă șefului Statului Sovietic pentru neasemuita și inexprimabila bucurie pe care ne-o pricinuisese cuvîntarea sa.

După aceea s-au apropiat de microfon soțiile, mamele, frații, surorile, copiii noștri.

Ca și în emisiunile trecute, sorbeam cu lăcomie fiecare cuvînt al celor dragi; ceea ce nu auzea unul, îi completa mai tîrziu altul. Amintirile lăsate de aceste convorbiri dăinuiau, de obicei, multă vreme pe puntea inferioară și în careul ofițerilor. Oamenii meditau pe îndelete asupra tuturor amănuntelor din cuvintele rostite de rude, le interpretau în fel și chip, își aminteau care dintre cei dragi fusese mai emoționat, care vorbise mai voios.

De astă dată Aleksandr Aleksandrovici Poleanski se frămîntase cel mai mult ascultîndu-și rudele; fetița lui, Zoia, începuse să plîngă pe neașteptate și plînsul ei a fost difuzat în lumea întreagă. Am auzit cum crainicul căuta în șoaptă s-o liniștească și o sfătuia să-l întrebe pe tatăl său despre ursuleți. Dar Zoia nu-l asculta și plîngea în hohote. Cuvîntul ei a fost amînat. Abia pe la sfîrșitul emisiunii Zoia s-a liniștit și i-a povestit lui Aleksandr Aleksandrovici toate noutățile de acasă.

Am ascultat pînă noaptea tîrziu transmisia închinată celei de-a doua aniversări a derivei noastre. După tradiția statornicită ea s-a încheiat printr-un mare concert festiv, organizat la cererea membrilor echipajului de pe „Sedov”. Abia spre dimineață ne-am răspîndit prin cabinele noastre emoționați, veseli, îmbărbățați...

Nava noastră deriva tot mai repede și mai vertiginos spre sud-vest. Încătușată solid prin îngheț în banchize masive cu creste de gheață, canarisită abia vizibil la tribord, ea cobora lin spre extremitatea de nord-est a Groenlandei, fără să întilnească deocamdată nici o împotrivire.

La fel ca în urmă cu un an, asupra noastră se abăteau adesea cicloane puternice, însoțite de o coborîre rapidă a barometrului și de bruște schimbări ale direcției vînturilor. Zile de-a rîndul bîntuia viscolul care aduna în jurul navei troiene gigantice. Uneori în decurs de o zi și o noapte vîntul făcea un tur de orizont, bătînd pe rînd din toate direcțiile. Și, cu toate acestea, nu descopeream nici un fel de indicii de deplasare a ghețurilor.

De aceea, viața se desfășura la bord domol și măsurat, urmîndu-se cu strictețe orarele observațiilor științifice, activitatea zilnică și cursurile. Doar marile sărbători revoluționare, precum și știrile importante care veneau de pe Marele Pămînt, aduceau o schimbare în acest program monoton al vieții noastre.

La 1 noiembrie, bunăoară, am fost nevoiți să contramandăm cursurile de seară, deoarece Poleanski izbutise să prindă în eter transmisia de la ședința celei de a V-a sesiuni a Sovietului Suprem al U.R.S.S., în care se rezolva problema includerii Ucrainei de Vest și a Bielorusiei de Vest în componența R.S.S. Ucrainiene și a R.S.S. Bielorusie. Ascultam cu un interes deosebit cuvîntările emoționante, care porneau din inimă, ale reprezentanților popoarelor eliberate.

După șase zile am sărbătorit cea de-a douăzeci și doua aniversare a Revoluției din Octombrie. Sărbătoream pentru a treia oară Revoluția din Octombrie sub cerul cufundat în noapte, presărat de stele și învăluit în răsfrîngerile aurorii boreale. Termometrul arăta -31°C . Ca de obicei, am împodobit nava cu pavilioane, am aprins torțe și am ieșit cu drapele

pe gheață. Ca de obicei, am ținut un miting festiv și apoi am ascultat la radio transmisia demonstrației din Piața Roșie.

Această sărbătoare avea însă ceva care o deosebea de cele precedente : deși evitam să precizăm data ieșirii navei din derivă, fiecare dintre noi simțea că sărbătorim pentru ultima oară aniversarea Revoluției din Octombrie în mijlocul ghețurilor polare și că, după toate probabilitățile, vom putea să întâmpinăm aniversarea următoare în cercul rudelor și al prietenilor.

Ne aflam la 84°22',0 latitudine nordică și 15°55' longitudine estică. Acum „Sedov” înainta zilnic în medie cu mai mult de 3 mile spre sud-vest. Am luat loc în fața hărții, înarmându-mă cu un compas și o linie, am făcut calcule și m-am mirat eu însumi de rezultatul căpătat : chiar dacă nava ar fi înaintat și de acum înainte spre sud doar cu o viteză de 3 mile în 24 h, trebuia să ieșim la ape libere de ghețuri în mai puțin de două luni.

Am cercetat dacă nu se strecurase vreo greșeală în calculele mele, dar n-am găsit nici una. Iată de ce, la cina festivă, am rostit un toast prea puțin obișnuit :

— Pentru întâlnirea cu un puternic spărgător de gheață de Anul nou ! Pentru sărbătorirea Anului nou în mijlocul marinarilor sovietici !..

În întregul careu al ofițerilor s-a produs rumoare. Tovarășii mei au primit cu oarecare neîncredere toastul meu optimist. Unul dintre membrii expediției a rostit un alt toast care părea mai aproape de realitate :

— Pentru ieșirea dintre ghețuri în martie o mie nouă sute patruzeci !

Oamenii nu se puteau deprinde dintr-o dată cu gândul că sfârșitul drumului nostru lung și istovitor era aproape.

...Pe Marele Pământ se desfășurau pregătirile în vederea alegerilor pentru Sovietele locale de deputați ai oamenilor muncii. Ecourile acestei mari campanii politice ajungeau pînă la noi. La bordul lui „Sedov”, care era înregistrat în circumscripția electorală Murmansk, a fost aprobată o comisie electorală de sector alcătuită din : Trofimov, președinte, Butorin și Bekasov — membri. Votam pentru a treia oară : alegerile pentru Sovietul Suprem al U.R.S.S. le desfășurasem în Marea

Laptev, cele pentru Sovietul Suprem al R.S.F.S.R. le organizasem dincolo de paralela 82 și, în cele din urmă, alegerile pentru Sovietele locale de deputați ai oamenilor muncii aveau să aibă loc, după toate calculele, undeva în Marea Groenlandei.

Pe această temă aveau loc numeroase discuții. Oamenii se întrebau dacă vom mai apuca să votăm în mijlocul ghețurilor sau la acea epocă vom ajunge în ape degajate de ghețuri.

Nici unuia dintre noi nu-i trecea prin minte că de astă dată participarea noastră în alegeri nu se va limita la vot. Între timp, pe Marele Pământ se pregătea o nouă acțiune prin care ni se acorda o imensă încredere nouă, marinarilor de pe „Sedov”: au fost propuse candidaturile tuturor celor cincisprezece membri ai echipajului pentru Sovietele locale de deputați ai oamenilor muncii.

La 16 noiembrie am primit dintr-o dată patru radiograme fulger din Murmansk: șeful navigației arctice, șeful secției politice, comitetul raional de partid și redacția ziarului „Po-liarnaia Pravda” mă vesteau că adunarea electorală a marinarilor flotei arctice și a lucrătorilor organizațiilor de coastă de sub egida Direcției Generale a Căii Maritime de Nord propusese candidatura mea ca deputat în Sovietul regional de deputați ai oamenilor muncii din Murmansk.

Înalta încredere pe care mi-o acordau alegătorii o puteam atribui doar întregului nostru colectiv. În telegrama de răspuns adresată participanților la adunarea electorală am scris:

„Știu că numai prin devotament și prin muncă îndirjită se poate îndreptăți încrederea acordată de popor. Țin să vă încredințez că voi lupta cu aceeași dirigenție și perseverență ca acum, când mă aflu în mijlocul ghețurilor în derivă din Oceanul Înghețat, la bordul glorioasei nave «Gheorghi Sedov», pentru a obține noi victorii ce vor duce la o și mai mare înflorire a iubitei noastre patrii, spre culmile fericirii omenirii — spre comunism...”

După câteva zile, toți ceilalți membri ai echipajului au fost propuși candidați pentru funcția de deputați în Sovietul orașenesc de deputați ai oamenilor muncii din Murmansk.

Iar după alte câteva zile am primit o comunicare vestindu-mă că mi se pusese candidatura nu numai la Murmansk, ci și la Moscova. Colectivul uzinei constructoare de mașini din

raionul Rostokin hotărîse să mă propună candidat pentru funcția de deputat în Sovietul orășenesc al capitalei.

Trebuie să mărturisesc că-mi pierdusem puțin capul : nu-mi venea la îndemînă să refuz propunerea, dar aveam oare dreptul să accept să-mi fie pusă candidatura concomitent și în regiunea Murmansk și la Moscova ? Am cerut un sfat, întrebînd cum trebuie să procedez. Răspunsul nu s-a lăsat așteptat :

„Acceptînd candidatura pentru Sovietul din Moscova veți proceda just”.

Așadar, am acceptat cu bucurie să mi se pună candidatura la vot...

Primisem telegrama muncitorilor uzinei constructoare de mașini din raionul Rostokin la 29 noiembrie, zi în care tocmai împlinisem 29 de ani.

În vechime, despre Arctica se scria ca despre un ținut al beznei, al groazei și al disperării. Chiar așa fusese în trecut, și anume așa și-o închipuise în copilărie imaginația mea. În zilele noastre însă, totul avea o altă înfățișare : tocmai Arcticii, Arcticii Sovietice îi datorez totul : ea m-a călit, mi-a dat experiență, mi-a pus la dispoziție un cîmp cît mai larg pentru a desfășura o activitate creatoare. Și iată că, ajuns la vîrsta de 29 de ani, eu, care-mi începusem cu 12 ani în urmă drumul muncii ca ajutor de tencuitor în cartierul Arbat, eram propus de cetățenii capitalei candidat pentru funcția de deputat în Sovietul lor...

Potrivit tradiției, seara s-a servit o cină festivă în cinstea „aniversării” mele.

La 1 decembrie, „Sedov” se afla la $83^{\circ}40'0$ latitudine nordică și $6^{\circ}39'$ longitudine estică. Eram înconjurați de aceleași ghețuri mute și compacte : în noiembrie nu se produsese nici o deplasare. Începusem să uităm cîte puțin înspăimîntătoarea muzică a ghețurilor ; ultima lor deplasare avusese loc la 21 martie !

La sud de noi, ghețurile se întindeau pe distanțe de sute de kilometri. Ca răspuns la întrebarea pusă de mine, șeful serviciului hidrometeorologic din Direcția Generală a Căii Maritime de Nord mi-a comunicat de la Moscova :

„Observațiile efectuate în anii precedenți arată că spre nord de Spitzbergen, la meridianul 9—15°, situația marginii gheții se schimbă foarte puțin la începutul iernii; se găsește aproximativ prin dreptul latitudinii nordice 81°.

Glorioasa ambarcațiune „Murmanet”, care ieșise în înfruntarea stației în derivă „Polul Nord”, a fost trimisă și acum în recunoaștere. Rapoartele ei confirmau datele transmise de la Moscova: cu toate străduințele depuse, „Murmanet” nu izbutea să răzbată la nord de paralela 80.

Atita timp cît „Sedov” nu traversase încă meridianul 0° și rămînea în emisfera răsăriteană, părea că nu ne amenință nici o primejdie serioasă. Corpul de oțel al navei noastre putea să aibă întîlniri cît se poate de neplăcute cu banchize masive veșnic în mișcare doar în vest, lîngă coasta Groenlandei, acolo unde cu un an și jumătate în urmă fusese dusă stația în derivă „Polul Nord”. Pentru navă, lucrul cel mai primejdios era să nimerească într-un vârtej de frînturi ale unei banchize pe care vînturile le strîngeau lîngă coastă.

Ne-a fost dat să ne aducem aminte foarte curînd de lupta pe care o dusesem în urmă cu un an cu ghețurile și cu presiunile.

În ziua de 3 decembrie, pe la ora 3 dimineata, mă aflu pe puntea inferioară și-i explicam lui Butorin o nouă lecție de navigație. Șeful de echipaj, împreună cu Șaripov și cu Ghetman, abia terminaseră construirea unei colibe de gheață pentru lucrările hidrologice. Buinițki și Megher plecaseră să efectueze observații magnetice. Ceilalți tocmai terminau muncile de la bord și se pregăteau să se prezinte la cursuri.

Deodată nava fu puternic zguduită. Se auzi preabinecunoscutul vuiet surd: undeva, foarte aproape de navă, plesnise o gheață veche de cîțiva ani.

„Începe!” mi-a fulgerat prin minte.

Din cîteva sărituri, am ajuns pe punte. Pe zăpadă se căscau crevase.

Am coborît pe scara de pisică pe gheață.

O crăpătură se formase chiar lîngă pupa. Pornea de la pana cîrmei, se întindea spre copca de care ne serveam pentru măsurarea adîncimilor, o traversa, se tîra mai departe spre coliba de gheață, abia construită deasupra copcii hidrologice, smulgîndu-i un colț, după aceea se depărta cu 8—10 m de navă și înainta spre nord pînă la limita vizibilității. Capătul opus al crăpăturii se pierdea undeva spre sud.

I-am trimis îndată în recunoaştere pe Şaripov, Nedzvetki, Alferov şi Ghetman, pentru a examina starea gheţii. Şaripov şi Nedzvetki au luat-o de-a lungul crăpăturii spre nord. Alferov şi Ghetman s-au îndreptat spre sud.

Între timp, Trofimov, Tokarev, Sobolevski, Megher, Bekasov şi Butorin au început să sfredelească gheaţa la pupa, la lumina torţelor, săpînd un şanţuleţ pentru introducerea amonaliului, în eventualitatea că va fi nevoie să aruncăm în aer banchizele care ar ataca nava.

Deocamdată nu se vedeau indicii de presiune. Dar după un interval de vreo jumătate de oră crăpătura s-a lărgit pe o porţiune de 10—15 cm şi luciul sumbru al apei negre din această crăpătură adîncă nu prevestea nimic bun.

Cei plecaţi în recunoaştere, după ce rătăciseră pe gheaţă timp de cîteva ore, culeseră informaţii destul de îngrijorătoare: banchiza masivă împreună cu care deriva „Sedov” se scindase pe neaşteptate în zeci de bucăţi. Canalurile erau îndreptate în toate părţile. Făcuseră o descoperire neplăcută: apariţia unui ochi de apă imens la o depărtare de 700—1 000 m spre est de navă. Ochiul de apă, care ajunsese la o lărgime de 20—30 m, se întindea în semicerc pe o distanţă de cîteva kilometri, ocolind nava. Canalul care se formase lîngă navă o ocolea pe la vest şi se unea cu ochiul acesta de apă. El se întrerupea într-un singur loc, spre sud-est, pe o distanţă de 10 m, închipuînd o punte naturală de gheaţă.

Făcînd abstracţie de această punte, puteam să socotim că „Sedov” se pomenise pe neaşteptate pe un fel de insulă de gheaţă, fiind înconjurat din toate părţile de apă. Lucrul cel mai rău era că, dinspre vest, nava nu era aproape cu nimic apărată împotriva atacurilor gheţii: canalul se afla în imediata apropiere a corpului ei.

Atîta timp cît nu începuseră presiunile, aceste schimbări ivite în starea gheţii nu puteau să pună în primejdie nava. Ne puteam aştepta însă ca presiunile să înceapă din oră în oră, căci gheaţa nu plesnise degeaba. Cercetaşii noştri descoperiseră spre est, în apropierea ochiului mare de apă, cîteva şiruri de creste de gheaţă mari, formate de curînd. Pe alocuri, gheaţa veche grea, groasă pînă la 3 m, formase vreo şase lanţuri paralele de creste de gheaţă. Cercetaşii fuseseră în cîteva rînduri martori oculari ai deplasărilor gheţii: banchizele plesneau şi se depărtau chiar sub picioarele lor.

GHEȚURILE SE PUN IAR ÎN MIȘCARE

ÎN ARHIVA MEA s-au păstrat câteva caiete subțirele cu însemnări făcute în decembrie 1939. Fiind ocupat zi și noapte aproape fără întrerupere, mă străduiam atunci să însemnez numai ceea ce era foarte important, în speranța că voi avea cîndva mai mult timp liber și voi putea dezvolta însemnările din jurnal. Cu toate acestea n-am izbutit s-o fac deoarece cea din urmă lună a derivei a fost foarte grea, plină de primejdii și de griji.

Reproduc mai jos aceste însemnări zilnice *in extenso*, descifrînd pe parcurs diferitele mențiuni peste măsură de succinte despre evenimentele din aceste zile memorabile.

„4 decembrie, amiază. 83°31',0 latitudine nordică, 6°01' longitudine estică. După surpriza de ieri, trăim ca pe un vulcan. Ghețurile care au plesnit pot să se pună în mișcare în fiecă clipă. Ne-am apucat de dimineață să curățăm puntea în ultimele două luni se acoperise cu un strat compact de zăpadă înghețată, groasă de o jumătate de metru. Acest înveliș cîntărește zeci de tone.

Mecanicii repară în grabă motorul «Cervonii Dvigun», pentru ca în eventualitatea unei primejdii să putem pune pe dată în funcțiune dinamul de rezervă...



4 decembrie, seara. Ghețurile sînt suspect de calme. În decurs de 24 h canalul de la babord s-a lărgit doar cu 30—35 cm. Nici un indiciu de presiuni. Deocamdată s-a desfășurat ziua normală de învățămînt în cadrul cercurilor.

5 decembrie. 83°25',1 latitudine nordică, 5°59' longitudine estică. Atmosfera continuă să fie calmă. Nava este împodobită cu pavilioane — sărbătorim Ziua Constituției U.R.S.S.

Cercetînd vechile documente de bord, am dat, fără să vreau, de actul de identitate al navei, eliberat cu trei decenii în urmă. Construită în șantierele navale din Glasgow, «Sedov» nu fusese destinat cîtuși de puțin navigației la latitudini mari. Sub numele de «Beotic» efectua călătorii rapide pe linia Newfoundland, unde se întîlnesc arareori ghețuri polare; dar fusese construită mai robust și cu un surplus de forță. Carena¹ lui este prevăzută cu un bordaj împotriva gheții, confecționat din tablă de oțel de o jumătate de țol. Mașina navei dezvoltă o forță de 2 200 CP. De aceea, ea poate să forțeze o grosime medie a gheții, iar în ape libere dezvoltă o viteză pînă la 13 mile pe oră. Deplasamentul de 3 056 t îi permite să ambarce 1 350 t de încărcătură.

Nava noastră a trecut sub pavilion rus în 1916, cînd a fost cumpărată pentru a deservi navigația printre ghețuri în Marea Albă. Căpătînd numele gloriosului explorator al Arcticii, Gheorghe Sedov, ea a efectuat încă în 1920 o călătorie plină de răspundere în Arctica cu prima expediție care a navigat în Marea Kara. Mai tirziu, numele navei noastre devine tot mai popular, ea participînd la o serie întregă de expediții științifice.

În 1928, «Sedov» a navigat în regiunea Țării lui Franz-Josef, căutîndu-i pe membrii dispăruți ai expediției care plecase cu dirijabilul «Italia». După un an, cu toate că în ținutul ghețurilor situația era foarte grea, el a răzbătut din nou spre Țara lui Franz-Josef, unde a transportat pe membrii unei expediții care venise să ierneze aici, avînd misiunea de a construi în golful Tihaiia o stație de cercetări științifice. După încă un an, «Sedov» s-a apropiat pentru prima oară în istorie de coasta vestică a arhipelagului Severnaia Zemlea. Cu ocazia acestei călătorii a fost ștearsă de pe harta geografică o mare pată altă la nord de Marea Kara, unde au fost descoperite cîteva insule noi. Într-un cuvînt, fiecare călătorie a lui «Sedov»

¹ Partea din apă a unei nave, de sub linia de plutire. — N. R.

este legată de succese importante ale navigației maritime polare sovietice. Așadar, cum să nu iubești, cum să nu prețuiești o asemenea navă ?

Dacă vom izbuti s-o păstrăm și s-o aducem nevătămată la Murmansk, va mai face încă destule servicii științei noastre ¹.

6 decembrie. 83°19',7 latitudine nordică, 6°02' longitudine estică. Dacă nu în noaptea aceasta, atunci mâine dimineață trebuie să ne așteptăm cu siguranță la mari neplăceri. Dimineața vântul a suflat mai întâi de la nord-vest, apoi a trecut la vest. De la prînz a suflat de la sud-vest, iar spre seară a trecut la est sud-est. Într-o singură zi o rotație de 360° !

În decurs de 24 h am fost purtați aproape cu 6 mile spre sud. Cu cîteva zile în urmă mai era cu desăvîrșire întuneric, iar astăzi, la orele 12 am observat pe cerul senin semnele abia vizibile ale zorilor : se constată înaintarea noastră vertiginosă spre sud.

Am încercat să efectuăm stația hidrologică curentă, folosind vechea copcă pe jumătate dărîmată, dar am suferit un eșec grav : batometrul, împreună cu greutatea, s-au rupt sub gheață.

Seara, ca de obicei, am ținut cursurile în cadrul cercurilor.

Curînd va fi ora 2 noaptea — este rîndul meu să iau de cart.

În ultimele zile mi s-au zdruncinat puțin nervii. Mă chinuiește tot timpul teama ca nu cumva să izbucnească un incendiu la bord. Deși știu că instrucțiunile pentru paza contra incendiilor sînt respectate cu strictețe de carnici, în timpul nopților nu-mi este, cum se spune, inima la locul ei. Acum vînturile sînt constante și oare ar trebui mult ca să ne trezim cu o năpastă ?

Ca să pun capăt acestei spaime, am hotărît să iau în întregime asupra mea toate carturile de noapte : de la orele 2 pînă la 8 dimineața. În aceste ore întregul echipaj, cu excepția carnicului, doarme și sobițele trebuie supravegheate cu o deosebită atenție..."

Aici se întrerup însemnările coerente.

Urmează doar note fragmentare și semne convenționale,

¹ În prezent spărgătorul de gheață „G. Sedov” este folosit cu mult succes la lucrări științifice. Previziunea lui K. S. Badighin a fost justă. (Nota ediției ruse).

pe care le preced doar trei rînduri scurte notate în pripă cu creionul :

„7 decembrie, orele 4. 83°20',7 latitudine nordică, 5°37' longitudine estică. Vînt de est și sud-est pînă la forța 8 (17,2—20,7 m/s). Coborîre bruscă a barometrului. Ne putem aștepta la evenimente serioase...”

Semnele convenționale notate în caietele și însemnările din jurnalul pe care-l țineam cu mare regularitate în orice împrejurare mă ajută să reconstitui priveliștea uneia dintre cele mai grele încercări prin care ne-a fost dat să trecem în acești trei ani.

...E noapte. O noapte arctică de nepătruns. Vîntul suflă cu înverșunare învăluind nava în zăpadă, troienește canalurile perfide, mascîndu-le. Șuierul și urletul viscolului acoperă sunetele pe care le scot crestele de gheață în formare. Vom orbi și vom surzi din pricina acestei vifornite turbate. Este aproape cu neputință să aflăm ce se petrece dincolo de perdea ei albă și opacă. Un singur lucru este clar : vînturile acestea atît de puternice trebuie să provoace inevitabil deplasări și presiuni ale ghețurilor, căci acum presează dinspre nord miliarde de tone de gheață care se îndreaptă spre Oceanul Atlantic.

Pe un timp ca acesta nu este ușor să fii de cart, mai ales cînd toți dorm și simți toată răspunderea pe care o ai pentru viața tovarășilor tăi. Numai de n-ai scăpa atenției mele clipa cînd vor începe presiunile, numai de-aș observa la timp cînd va porni atacul spinărilor de gheață !

Deocamdată însă totul se sfîrșește, mai mult sau mai puțin, cu bine. La ora 8 dimineața transmit cartul lui Andrei Gheorghievici, dau indicații asupra lucrărilor de la bord care urmează să se efectueze în cursul acelei zile și-i istorisesc cum a decurs cartul de noapte. După aceea mă duc în cabina mea, îmi întind mădulele cu plăcere și mă culc. Dacă va începe deplasarea ghețurilor, mă voi trezi numaidecît.

Adorm pe loc, dar după numai trei ore sînt nevoit să mă ridic din pat : la orele 10 și 50 min, canalul de la bord care s-a format la 3 decembrie începe să se lărgască încet dar continuu.

Vinciul hidrologic, care se află doar la 5 cm de marginea canalului, este în primejdie să cadă în apă. Dau dispoziție să fie dezgropat pe dată din gheață și transportat mai aproape de navă.

În timp ce echipajul de punte, sub conducerea lui Butôrin, salvează vinciul, canalul se lărgeste ajungînd pînă la un metru. Cît de neplăcut este să vezi un ochi de apă căscat la cîțiva pași de bordaj! Iar vîntul care a început să sufle de la sud-vest se intensifică. Acum îi suflă drept în față torentului de gheață care înaintează din Arctica.

Cu toate acestea, la ora 14 și 30 min începem cursurile, respectînd cu strictețe orarul. Elevii noștri, înarmați cu cărți și cu conspecte, stau în fața meselor de pe puntea inferioară și din careul ofițerilor. Andrei Gheorghievici scrie pe tablă exemple din algebră, iar eu explic ascultătorilor mei cum se determină poziția navei cu ajutorul a două relevmente¹ luate succesiv la același obiect. Dar de astă dată, atît elevii cît și pedagogii nu se simt de loc în apele lor.

Sînt nevoit să întrerup mereu lecția și să ies pe punte, unde este de cart doctorul. Ne îngrijorează comportarea canalului de lîngă bordul navei.

Pînă la ora 17 părea să se mențină relativ liniștit. Marginele lui nu numai că nu s-au depărtat, dar, dimpotrivă, s-au apropiat pînă la 30 cm. La ora 17 și 10 min însă se petrece ceva ciudat și inexplicabil: marginea opusă a ochiului de apă a început să se depărteze fără nici un fel de zgomot de navă. La început s-a depărtat încet, apoi tot mai repede și mai repede — cu 1 metru, cu 5 metri, cu 10, cu 50...

Vîntul a și început să stîrnească valuri mici pe lacul acesta ivit pe neașteptate lîngă bord. S-au auzit plescăituri și lipăituri, marginea opusă a început să se topească în bezna de nepătruns, iar sunetele caracteristice care însoțesc procesul de formare a creștelor de gheață tot nu se auzeau, de parcă acolo, spre vest, încotro se depărtase banchiza, s-ar fi aflat întinderi mari neacoperite cu gheață.

Trebuia să așteptăm apropierea banchizei.

I-am spus lui Aleksandr Petrovici:

— Întrerupe lecția, cheamă-i pe toți pe punte!

După un minut tot echipajul a părăsit cursul dînd năvală pe punte.

Au început să scrișnească lopețile și rîngile pentru spart gheața care au fost scoase din lăzi, a început să duduie unica pompă manuală cu care Șarîpov umfla barca de cauciuc, să

¹ Se folosește în navigație estimata pentru stabilirea în trecerea pe hartă a poziției navei — *N.R.*

zăngăne damigenele cu amonali care erau așezate pe punte pentru a fi coborite pe gheață. S-au aprins torțele pregătite din timp. Flacăra lor purpurie, șovăitoare a luminat într-o clipită puntea, marinarii care se agitau pe ea, ghețurile acoperite de zapadă și... o întindere mare de apă la babord.

Marginea opusă a ochiului de apă ivit pe neașteptate nu se deslușea în beznă. Întinsa banchiză, pe care se aflau toate rezervele noastre și coliba magnetică, se depărtase în decurs de o oră și jumătate la 250 m de navă.

— Vine, vine !... se auziră glasuri.

Într-adevăr, banchiza care fusese împinsă spre vest revenea domol spre navă. Cu fiecare clipă deslușeam tot mai clar marginea ei albă deasupra hăului negru al apei. De îndată însă ce banchiza s-a apropiat la aproximativ 50 m de navă, o forță invizibilă a oprit-o și a împins-o iar înapoi.

Pe la miezul nopții, Sobolevski, care se pregătea să predea cartul, strigă :

— Konstantin Sergheevici ! Un ochi de apă și la est !...

Am trecut spre tribord, unde se afla medicul. La o depărtare de 350 m travers se zărea o fișie largă de apă liberă de ghețari. La nord și la sud, fișia aceasta se unea cu ochiul de apă care își făcuse nu de mult apariția la babord, chiar lângă navă. Am simțit aievea cât de mică era de fapt insulița plutitoare de gheață, împreună cu care deriva acum „Sedov” : ne mai rămânea la dispoziție o frîntură de banchiză lungă de 2—2,5 km și lată de 350—400 m. Aceasta însemna că la cea dintâi presiune „Sedov” ar fi suportat direct loviturile banchizelor care ar fi atacat.

O primejdie deosebit de serioasă amenința babordul care se afla acum la o depărtare de vreo 8—10 m de ochiul cel larg de apă.

— Da, nu prea stăm strălucit, am bolborosit eu.

În clipa aceea am auzit în spatele meu glasul lui Aleksandr Aleksandrovici Poleanski :

— Konstantin Sergheevici, o radiogramă fulger de la Moscova pentru dumneata...

— De la Moscova ? Dă-o-ncoa !

Am desfăcut foaia de hîrtie și am citit la lumina unei torțe :

„Spărgătorul de gheață «Sedov», comandantul Badighin.

Pentru a putea da la cusut uniforme membrilor echipajului de pe spărgătorul de gheață, transmiteți radiogramă urgentă conținînd măsurile

tunicilor, pantalonilor, mantalelor, precum și numărul încălțămintei și al șepcilor fiecăruia, indicându-se numele de familie. Șef serviciu administrativ”.

Cu toată gravitatea clipei în care ne aflam, n-am putut să nu izbucnesc în râs. Rîdea și Poleanski. Conștiinciosul șef al serviciului administrativ nu putea, firește, să știe în ce împrejurări avea să ne găsească telegrama lui. În clipa aceea, fără doar și poate, textul ei părea destul de hazliu. Cu toate acestea, autorul ei avea dreptate: acum, cînd ziua întoarcerii noastre era apropiată, era necesar să se gîndească din timp la asemenea lucruri, cum sînt bunăoară uniformele.

— Aleksandr Petrovici, m-am adresat medicului, întinzîndu-i telegrama — trebuie să te ocupi dumneata cu treaba asta. Înarmează-te cu o ruletă și măsoară.

Doctorul citi telegrama și mă privi oarecum nedumerit.

— N-am nici cea mai mică idee de toate aceste răscoieli ale mincii și altele de soiul acesta...

I-am obiectat:

— Ce să-i faci? În schimb cunoști bine anatomia. Așa că ia și notează: de la extremitatea superioară a osului tibial pînă la articulația tibio-tarsiană — atîți centimetri, iar de la capătul claviculei drepte pînă la capătul celei stîngi — atîți centimetri... Au să cheme un medic în atelierul de croitorie și au să se descurce.

— Păi, chiar așa... spuse doctorul, trăgănînd cuvintele.

Mai tîrziu, cînd ghețurile s-au mai liniștit puțin, doctorul a procedat întocmai și țîn să arăt, spre cîntea croitorilor din Moscova, că s-au descurcat destul de bine în terminologia noastră convențională.

Acum însă, în această noapte grea și sumbră din 7 spre 8 decembrie, i-am fost recunoscători șefului serviciului administrativ din Direcția Generală a Căii Maritime de Nord pentru faptul că ne-a distrat puțin cu telegrama lui neașteptată.

La ora 2 am dat drumul oamenilor, l-am trimis pe doctor la culcare și am luat cartul în primire.

Deși în tot cursul zilei nu izbutisem să mă culc, nu-mi era de loc somn. Fumam o țigară după alta și mă plimbam pe punte. Uneori coboram în careul ofițerilor care se golise de oameni, dădeam o raită pe puntea inferioară unde se auzea respirația regulată a celor care dormeau, apoi ieșeam iar pe punte.

Ochiul de apă care se formase la babord, cînd se închidea, cînd se desfăcea, ca burduful unei armonici, dar presiunea tot nu începea încă. Profitînd de un mic răgaz, am hotărît să mă încălzesc puțin bînd un ceai și am așezat ceainicul pe sobița încinsă din careul ofițerilor. Peste puțin, capacul ceainicului a zăngănit și picăturile de apă fiartă răspîndite pe plită au început să sfîrșie.

În aceeași clipă s-a deschis ușa și în cadrul ei a apărut chipul slăbit, cu nasul subțiat, al lui Alferov.

— Nu dormi, Vsevolod Stepanovici? Șezi aici să bei ceai...

Această vizită nocturnă nu m-a mirat cîtuși de puțin : în ultimul timp, cel de-al treilea mecanic al nostru avea insomnie și în timpul cartului de noapte beam totdeauna împreună ceai.

— Nu pot să dorm, Konstantin Sergheevici. Mă gîndesc, mă tot gîndesc... Cum de nu mi se umflă capul !

Am turnat ceai într-un pahar și m-am adresat lui Alferov, arătînd cu capul spre ceainic :

— Toarnă-ți, Vsevolod Stepanovici, are să ți se împrăștieze capul.

Fără să mai aștepte repetarea invitației, mecanicul turnă două pahare cu ceai în pîntecoasa lui cană emailată, trase o sorbitură și începu să vorbească :

— Unchiul Sașa mi-a adus o radiogramă de la frate-meu. Aleksandr îmi scrie : cîcă mi-au satisfăcut cererea, mă îndrept spre voi pe spărgătorul de gheață „Sibir” și sper să ne întîlnim curînd. Așadar, înseamnă că ne trimit un spărgător de gheață ?...

Ochii vioi, pătrunzători, ai lui Alferov mă priveau iscoditori, ca și cum aș fi vrut să-i ascund ceva. Deocamdată nu primisem nici un fel de știri oficiale despre pornirea spărgătorului de gheață în întîmpinarea noastră. Dar unele zvonuri ajunseseră pînă la mine. Olea îmi comunicase că se pregătea să ne întîmpine. Apoi a sosit o telegramă neașteptată de la Kapelov, vechiul meu prieten din timpul vînației de vulpi din Marea Laptev : „Se alcătuieste o echipă pentru completarea echipajului de pe «Sedov». Pune o vorbuliță pentru mine”. Se vede că nava amiral se pregătea într-adevăr să iasă în întîmpinarea lui „Sedov”.

I-am împărtășit lui Alferov puținele știri pe care le aveam. S-a înviorat pe dată și ochii i-au scînteiat.

— Bine-ar fi să fie așa !.. Mi-e dor de Aleksandr. Iar lui de bună seamă îi este dor de navă !..

Aleksandr Alferov care în primăvara anului 1938 plecase cu avionul spre Marele Pământ, navigase la bordul lui „Sedov” aproape patru ani. Era tot mașinist și în decursul acestor patru ani lucraseră împreună. Vsevolod Stepanovici continuă :

— Bine-ar fi ca spărgătorul de gheață „Sibir” să vină mai repede, nu ? Înțelegi, ar putea să iasă o încurcătură dacă n-ar ajunge la timp ca să ne scoată din impas...

Cît timp am băut ceai s-a produs o serioasă regrupare a ghețurilor. Ochiul de apă de la babord s-a strîns, ajungînd pînă la 20—25 m, iar marginea opusă a banchizei s-a retras spre sud ; o parte a colibei de gheață pentru lucrările hidrologice, care fusese smulsă la 3 decembrie, a ajuns cu 50 m mai la sud de cealaltă parte a ei care rămăsese lîngă navă. În unele locuri, marginile ochiului de apă s-au apropiat de tot.

Am ieșit pe punte și, coborînd numaidecît pe gheață, am măsurat înălțimea marginii gheții. Împreună cu zăpada, ea se înălța cu 60—80 cm deasupra apei. M-am întors apoi pe punte și am privit cu atenție în jur. Un întuneric compact ascundea orizontul. Era foarte greu să deslușim ceva, dar spre vest, dincolo de ochiul de apă, părea că se zărește o nouă fișie de apă.

Descoperire cît se poate de neplăcută... căci acolo, în apropierea acestei fișii, se aflau rezervele noastre și stația pentru măsurări magnetice în care mai rămăsese cîteva aparate prețioase...

— Vsevolod Stepanovici, nu vezi nimic acolo ? l-am întrebat, arătînd înspre fișia întunecată.

— Apă... rosti încet mecanicul, ațintindu-și privirea. Apă...

Era ora 5 și 35 dimineața. Nu vroiam să-i trezesc pe oamenii care obosiseră în ajun, totuși cineva trebuia să se ducă numaidecît în recunoaștere. Am intrat în cabina lui Buinițki.

— Viktor Harlampievici ! i-am spus, zgîlțindu-l. Un nou canal. Nu cumva s-o ia din loc stația dumentale magnetică.

După cîteva minute, Buinițki și Alferov, înarmați cu un felinar, coborîră pe gheață.

— Controlați în drum și rezervele. Vedeți dacă nu-s cumva pe acolo crăpături ! le-am strigat din urmă.

Buinițki și Alferov au rătăcit mai mult de o oră pe gheață. Piriituri suspecte și hîrșitul gheții tinere în ochiu-

rile de apă mă sileau mereu să privesc cu încordare în beznă. Minusculul punct roșiatic al felinarului cu petrol când dispărea, când reapărea — cercetașii își croiau drum printre creștele înalte de gheață.

La orele 7 dimineata, Buinițki și Alferov se întoarseră cu mâinile goale : nu izbutiseră să răzbată pînă la stația magnetică. În schimb au putut să observe că noul ochi de apă se întindea aproape paralel cu canalul apărut mai înainte lîngă navă ; el se afla la o depărtare de aproximativ 300 m de canal și se unea cu el la nord. Un spațiu de 200 m îl despărțea de rezervele noastre. În regiunea rezervelor, starea gheții era deocamdată bună.

După o oră i-am transmis cartul lui Andrei Gheorghievici. Nici de astă dată n-am izbutit să mă odihnesc cum se cade : la ora 13 și 20 de min am fost trezit de o izbitură puternică. Nava s-a zguduit. S-a auzit un scrișnet binecunoscut — gheturile zgîriau fundul navei.

Am dat fuga pe punte. Fără să vreau am închis ochii ; zăpada aspră, înțepătoare mi-a acoperit pe dată obrazul. Deasupra oceanului se dezlănțuise o adevărată furtună. Vîntul a început să sufle de la est și s-a intensificat pînă la forța 9 (20,4—24,4 m/s). Furia viscolului prăvălea cu putere deasupra navei mase întregi de zăpadă. Flăcările torțelor ațîțate de vînt își croiau anevoie drum prin valul acela alb.

— Andrei Gheorghievici ! am strigat din toate puterile.

Vîntul luă cu el cuvintele. Urletul viscolului, gemetele manevrelor, bubuiturile și trosnetele gheții care se frîngea se contopeau într-un vuiet de nedescris. Andrei Gheorghievici a auzit totuși strigătul meu și după o clipă silueta lui micuță, acoperită de zăpadă, răsări din beznă.

— Presează ! mi-a strigat el la ureche. La babord !...

Ne-am apropiat de babord. În văpaia singerie a torțelor se putea vedea că ochiul de apă care în ajun atinsese o lărgime de 250 m se unise, iar marginea opusă ataca metodic jalnica banchiză care rămase lîngă navă, dîndu-i o izbitură după alta. Gheața crăpa, se frîngea și se scufunda. Paralel cu linia presiunii, chiar lîngă bord, se deschisese un șir de canaleuri. Unul dintre ele se întindea de-a curmezișul celorlalte proptindu-se de-a dreptul în bordul navei.

— La tribord se ivește apă ! strigă Efremov. Sub zăpadă este apă !...

Trecind în tribord, am zărit într-adevăr niște pete negre printre troiene — pesemne că sub zăpadă se formaseră cana-luri ; banchizele, stringîndu-se, se lăsau în jos și apa ieșea la suprafață. Am strigat :

— Pregătirea pentru munca de șoc !

— Oamenii nu s-au lăsat așteptați. Fiecare și-a ocupat locul. Șaripov și Nedzvetki au pregătit pentru orice eventua-litate pompa de incendiu. Butorin, Ghetman și Megher s-au îndeletnicit cu pregătirea amonaliului pentru explozii. Trofimov și Tokarev se agitau pe lângă „Cervonii Dvigun”, pregătind pentru funcționare dinamul de rezervă. Alferov meșterea amestecul de combustibil pentru torțe.

Banchiza care ataca nava la babord se rotea într-un chip ciudat, presînd asupra cîrmei. Resturile colibei de gheață pen-tru observațiile hidrologice, care în ajun fuseseră împinse cu 50 m spre sud, acum se apropiau de navă.

Banchiza imensă se rotea în sens invers sensului în care se rotesc acele unui ceasornic.

Spre seară vîntul de la sud-est s-a mai potolit și viscolul a încetat. După aceea vîntul a trecut repede spre sud-vest și a început să se intensifice iar. Temperatura aerului s-a ridicat pînă la $-5,1^{\circ}\text{C}$.

Presiunea care începuse la orele 13 nu se domolea nici o clipă. Gheturile frîngeau metodic, treptat, ultima barieră care apăra nava împotriva izbiturilor banchizei. La babord marginea ochiului de apă se afla acum doar la 10 m de prova și la 2 m de pupa, formînd o pană de gheață al cărei capăt ascuțit era îndreptat spre sud. Atacul hotărîtor pe care-l pre-gătea vîntul de sud-vest a început la ora 21 și 30 min, cînd banchiza masivă care se rotea încet la babord a apăsas drept pe banchiza noastră de la pupa.

Cît ai clipi au fost măturate toate proeminențele. Fișia subțire de gheață în formă de pană care abia se ținea sub bor-daj se netezea repede. Mobile întregi de gheață se îngrămă-deau cu trosnete și tunete înfiorătoare chiar lângă corpul navei. Frinturi lungi de cîte 2 m, rupte din banchiză, trepi-dînd de încordare, se scufundau în apă și se tirau pe sub fundul navei, înghiontînd-o. Două mobile de gheață răsăriră una după alta din beznă și se năpustiră spre noi.

Nu voi greși spunînd că a fost una dintre cele mai puter-nice presiuni cărora ne-a fost dat să ținem piept în tot cursul derivei. Stăteam tăcuți pe punte. Gheața forma creste atît de

aproape de navă și banchiza înainta într-o masă atât de compactă, încît nu avea nici un sens să întreprindem ceva pentru a slăbi presiunile.

— Ridicați pasarela, i-am spus lui Butorin, n-avem unde să coborîm acum.

După un minut, pasarela a fost ridicată. Oamenii lucrau repede și energic, bucuroși că se găsisse o muncă, fie ea cît de neînsemnată. În aceeași clipă, un lanț de creste înalte de gheață s-a apropiat foarte mult, chiar lîngă pupa. Nava a fost zguduită și mai tare, iar canarisirea la tribord a crescut cu 3,5°. Încă cîteva secunde și movila de gheață s-ar fi prăvălit peste navă. Pe neașteptate însă presiunea s-a potolit. Doar imensul lanț de creste de gheață care se întindea de-a lungul întregului bord al navei ne amintea că abia o amenințase o primejdie serioasă.

După puțin timp, cînd Viktor Harlampievici a vrut să determine coordonatele, a descoperit că aparatele lui astronomice suferiseră o pierdere esențială: teodolitul universal se tăvălea pe punte împreună cu trepiedul. Îl răsturnase vîntul sau izbiturile gheții. Discul azimutal era îndoit. Aparatul se defectase.

La ora 2 noaptea am luat iar cartul în primire. Ninge. Vîntul continua să sufle din toate părțile orizontului și deplasările ghețurilor nu încetau nici măcar o oră. Dar, deocamdată nici o primejdie nu mai amenința, direct, corpul navei.

La 9 decembrie gheața a început din nou să se topească la babord. Spre seară canalul s-a mărit pînă la 4 m. Marginile banchizelor se frecau cu putere una de alta scoțînd niște sunete înfiorătoare, ca niște urlete.

După anevoioasa muncă de șoc care a durat aproape două zile și două nopți, aceste deplasări ni se păreau neînsemnate. M-am odihnit puțin și m-am apucat iar să notez în jurnal. Iată însemnările mele :

„9 decembrie. Deplasări neîntrerupte. Am nimerit în mijlocul vîltoirii infernului de gheață. Acele barometrelor aneroide cînd coboară vertiginos, cînd se urcă la fel de vertiginos. Vîntul își schimbă mereu direcția, bătînd din toate părțile orizontului și alternînd tot timpul de la calm pînă la furtună. Toată noaptea a suflat vîntul de la sud-est, apoi s-a potolit. De la ora 15 a suflat un vînt rece de la nord-est. Așteptăm să se producă noi deplasări și de aceea menținem în permanență aprinse torțele de pe gheață. Fiind nevoiți să consu-

măm o cantitate mare de combustibil, am început să-i adăugăm untură de urs. Lumina obținută era destul de bună.

Seara, cu toate că eram foarte obosiți, am ascultat cu plăcere un concert transmis de la Moscova pentru membrii expedițiilor polare.

10 decembrie. 83°12',7 latitudine nordică, 5°41' longitudine estică. Ce bucurie! Zilele acestea spărgătorul de gheață «Sibir» părăsește Murmanskul pornind în întâmpinarea noastră. Am aflat această știre la ora 4 dimineața, când am ascultat «Ultimele știri» la radio. Am dat dispoziție să se pună în funcțiune toate difuzoarele. Radioul i-a trezit pe oameni. Ascultând o a doua emisiune de dimineață a «Ultimelor știri», întreg echipajul a aflat că guvernul îi încredințase lui I. D. Papanin conducerea operațiilor pentru scoaterea lui «Sedov» dintre ghețuri.

Ne-a sosit o telegramă de la Moscova. Ni se anunță că sînt speranțe să ne revedem în curînd. Sîntem întrebați ce-am dori să ni se trimită cu cea dintîi navă care ne va întâmpina. Am răspuns că nu trebuie să se neliniștească; vom ajunge și așa pînă la Marele Pămînt.

Cînd am discutat despre această telegramă în careul ofițerilor, cineva a rostit pe neașteptate:

— Ce-ar fi, dac-ar vrea să ne facă o surpriză și ar lua rudele noastre pe bordul spărgătorului de gheață?

Propunerea aceasta i-a pus pe toți pe gînduri. Firește că am fi dorit foarte mult să-i vedem pe cei dragi, de mult visam această revedere. Dar pînă cînd nu se va termina operația de scoatere a lui „Sedov” dintre ghețuri, nu vom putea să ne ocupăm cu nici un chip de rudele noastre: călătoria avea să fie de bună seamă destul de complicată, anevoioasă și riscantă. Ea avea să solicite încordarea tuturor puterilor noastre și sosirea rudelor pe navă nu putea decît să complice lucrurile. Nu, era mai bine să răbdăm pînă cînd ne vom întîlni rudele pe mal.

Am comunicat la Moscova:

«Rugăm nu luați rudele noastre la bordul spărgătorului de gheață. Echipajul de pe «Sedov» dorește să se întîlnească cu el la Murmansk sau la Moscova».

Vremea nu-i prea strălucită. Vîntul a început să sufle de la nord-vest și s-a intensificat pînă la forța 6—7 (10,8—

17,1 m/s). La ora 9 și 30 min nava a avut de suportat o nouă presiune a gheții de-a lungul canalului de la babord.

Presiunea a atins o forță considerabilă: banchizele se frîngeau și se scufundau alunecînd sub corpul navei. Nava primea izbituri puternice. Resturile colibei de gheață pentru observațiile hidrologice s-au apropiat la o distanță de 20—25 m de pupa.

La ora 17 și 45 min a apărut aurora boreală deosebit de luminoasă, în formă de inel, pe întreg orizontul la o înălțime de 75°. După un sfert de oră partea nordică a inelului părea că s-a frînt. A început să înalțeze, învîrtejindu-se și trecînd prin zenit s-a îndreptat spre sud. Era o priveliște copleșitoare.

11 decembrie. 83°11',5 latitudine nordică, 6°01' longitudine estică. Toată noaptea am avut de înfruntat puternice presiuni. Se auzeau vuietul și trosnetele gheții. Am stat de cart pînă la ora 8 dimineața, privind la intensă auroră boreală de forma unei coroane ale cărei raze atingeau orizontul. Abia transmisesem cartul, și mă culcasem, cînd au început iar presiunile. Am fost nevoit să mă scol și să mă întorc pe punte. Toată ziua s-au produs presiuni, cu unele întreruperi; ghețurile presează fără încetare mereu în același loc, cel mai primejdios pentru noi, înspre canalul de la babord.

Seara tîrziu am plecat împreună cu Sobolevski în recunoaștere. Am rătăcit pe gheață vreo 45 min. Am făcut încă o descoperire neplăcută: la nord, perpendicular pe direcția navei, la o depărtare de vreo 40 m de ea, s-a format un nou canal care s-a unit cu celălalt canal funest de la babord. În direcția opusă el s-a unit cu ochiul de apă aflat la vreo 200 m la est de navă. În triunghiul format de aceste trei canale toată gheața era sfărîmată mărunt.

Frîntura de banchiză pe care erau așezate rezervele noastre a crăpat în două locuri. Crăpăturile se întind aproape paralel de la nord-vest spre sud-est, cea mai apropiată dintre ele aflîndu-se la o depărtare de 70—100 m de rezerve.

Se repetă situația prin care a trecut stația „Polul Nord”: încă vreo cîteva zile ca cea de azi și în jurul nostru nu va mai rămîne nici o banchiză mai mult sau mai puțin întinsă. Plutînd într-un asemenea terci de frînturi mărunte de gheață, «Sedov» va trebui să conteze doar pe soliditatea osaturii și a traverselor de punte¹.

¹ Elemente transversale ale osaturii care întăresc nava dintr-un bord în altul, pe sub punte. — N.R.

Deocamdată însă nu avem prea multe temeieri să ne neliniștim. Echipajul pregătește nava într-un ritm întreit în vederea ieșirii dintre ghețuri. Astăzi a terminat a doua verificare și curățire a santinei și a grătarelor instalației pentru evacuarea apei.

Am transmis la Murmansk o cerere ca să ni se trimită echipament tehnic necesar navigației. Am mai rugat să ni se trimită un nou complet de pavilioane ale codului internațional de semnalizare în locul celui vechi care s-a uzat de tot în acești ani, 12 felinare «liliac», 15 extincatoare, 10 ghiordele, măști din nuiile de mesteacăn și alte lucruri.

Am rugat de asemenea să se detașeze pe «Sedov» 19 marinari, inclusiv al doilea și al treilea ofițer, cinci matrozi și șapte fochiști. Am adăugat în post-scriptum :

«Transmitem rugămintea întregului echipaj către apreciatul membru al echipajului de pe «Sedov», bufetierul Ivan Vasilievici Ekimov, ca să revină la vechea lui funcție».

Cred că Ivan Vasilievici duce mult dorul navei noastre, la bordul căreia a navigat timp de peste 22 de ani. Numai recomandarea categorică a medicilor l-a silit să părăsească nava în primăvara anului 1938, când avioanele au transportat pe continent pe membrii bolnavi ai expediției. Bătrânul bufetier își iubește nava pînă la uitarea de sine.

Cu toate că derivăm în condiții grele, ne străduim să îndeplinim cu cît mai multă precizie planul observațiilor științifice. Astăzi Buinițki și Ghetman au măsurat gheața. Grosimea este neschimbată, de 210—230 cm. Calitativ însă s-a schimbat cu desăvîrșire : în locul masei jilave și spongioase, acum se întinde pînă la apă o gheață tare, monolită.

Este ora 3 noaptea — 12 decembrie. Sfirșesc aceste rînduri în careul ofițerilor, profitînd de un mic răgaz în timpul cartului. După bubuiturile și scrișnitul presiunilor, care au ținut fără întrerupere aproape trei zile și trei nopți, domnește o tăcere apăsătoare, de mormînt.

Oamenii istoviți dorm. A adormit chiar și Alferov, ne-lipsitul meu interlocutor nocturn. De-ar veni mai repede dimineața. Oare nu voi izbuti să dorm nici astăzi ? Aud din nou un trosnet. Dau fuga pe punte...

12 decembrie, seara. 83°07',0 latitudine nordică, 6°05' longitudine estică. La ora 3 și 45 min a început o presiune violentă la babord, care a ținut 5 min.

La orele 6 și 15 min canalul de la babord s-a lărgit ajungând pînă la 1 m.

La ora 8 s-a produs o deplasare a gheții. Banchiza pe care se aflau resturile colibeii hidrologice s-a depărtat iar puțin spre sud.

Vînturile continuă să sufle pe rînd în toate direcțiile orizontului : de la miezul nopții sufla de la sud-est și apoi de la sud ; la orele 3 s-a potolit, apoi vîntul a început să sufle de la nord, iar către ora 7 a trecut de la sud-vest. La ora 9 s-a lăsat din nou calmul, apoi a suflat un vînt dinspre nord nord-vest, care a ajuns pînă la forța 5 (8—10,7 m/s).

Nu este de mirare că ghețurile din jurul navei se rotesc ca într-un vârtej...

Încercăm să tăiem o nouă copcă în vederea măsurării adîncimii. Va fi nevoie să mutăm lucrurile la tribord. Deocamdată, acolo se mai menține o banchiză lată de 200—250 m. La babord, chiar lîngă corpul navei se înșiruie movile înalte de gheață, iar dincolo de ele se cascadează un ochi de apă.

Încercările noastre se soldează deocamdată cu un eșec : am găurit gheața în cîteva locuri, dar peste tot grosimea ei depășește lungimea sfredelului...

13 decembrie. Ne deplasăm tot mai repede spre sud. As-tăzi coordonatele noastre au fost : latitudine 83°01',7, longitudine 6°09'.

Toată ziua ne-am agitat pe gheața de la tribord : încercăm să tăiem o copcă pentru măsurările de mare adîncime. Am făcut o excavație adîncă de peste 2 m, dar n-am dat de apă. Din fericire, prevăzătorul nostru șef de echipaj a observat încă din toamnă la tribord un petec întins de gheață de pe care se topise zăpada și acum și-a adus aminte de el. La ora 16 am izbutit să dăm de ea și după două ore copca era gata. Acum vom putea relua și măsurările de mare adîncime și stațiile hidrologice.

Ascultăm cu mare atenție „Ultimele știri” transmise la radio : iau cuvîntul la microfon specialiști care-și expun părerile asupra perspectivelor derivei noastre ; sînt descrise în amănunt pregătirile făcute de spărgătorul de gheață „Sibir” pentru a ne veni în ajutor.

Dar vremea tot nu se mai domolește. Iată-l pe Buinițki coborînd de pe punte, acoperit tot de zăpadă. El a notat în jurnal :

«Ora 24. Vîntul de vest nord-vest s-a intensificat pînă la forța 8 (17,2—20,7 m/s). Viscol puternic care bîntuie cu furie.»

După două ore trebuie să preiau cartul de la el. Brr !...

14 decembrie. 82°57',1 latitudine nordică, 6°33' longitudine estică. În sfîrșit, am măsurat adîncimea oceanului ! Chiar în timpul lucrărilor au început deplasările gheții, dar măsurarea s-a desfășurat normal. Sonda a atins fundul la o adîncime de 4 175 m. Fundul — mil cafeniu cu granule abia vizibile.

Intrucît copca nu se află în dreptul cavaletilor pentru bărci, unde este instalat vinciul, ci mai departe în spatele pupei, a fost necesar să instalăm un sistem complicat de macarale. Deasupra copcii au fost așezați niște căpriori de lemn înalți de 2,2 m, confecționați din niște stinghii de lemn, fixați în gheață prin îngheț. De ei a fost atașat un contor prin care a fost trecut cablul sondei. De aici, cablul se întinde pînă la grua pentru bărcile de la pupa, unde este fixat un al doilea contor și apoi în continuare pînă la vinciul care este fixat pe cavaletii pentru bărci. Sistemul acesta complicat a funcționat cît se poate de bine.

Deriva noastră se accelerează tot mai mult. Astă noapte ne-am luat rămas bun de la paralela 83°. Seara, coordonatele noastre au fost 82°55',2 latitudine nordică, 6°43' longitudine estică.

Astăzi am ascultat la radio un interviu luat lui Belousov, care a fost publicat în „Izvestia”. El intenționează să navigheze-a lungul coastei vestice a Spitzbergenului pînă la paralela 80, iar de acolo să înceapă o recunoaștere activă a gheții. Dacă nu va izbuti să răzbată dintr-o dată pînă la noi, spărgătorul de gheață se va retrage spre Barentsburg, își va completa acolo rezervelile de apă, de cărbune și la cel dintîi semnal va ieși în larg, pentru a răzbi spre noi printr-o lovitură scurtă.

...Pe la ora 23, vîntul care sufla de la vest nord-vest s-a intensificat din nou pînă la forța 5 (8—10,7 m/s).

15 decembrie. 82°49',0 latitudine nordică, 6°45' longitudine estică. Am efectuat stația hidrologică nr. 41.

S-a ținut o consfătuire a organelor de conducere, în cadrul căreia a fost discutat planul de pregătire a navei în vederea ieșirii din derivă. Peșemne că va trebui să ridicăm presiunea la căldări cât mai curînd. Astăzi, la ora 10 dimineața, spărgătorul de gheață „Sibir” a ieșit în larg. Am hotărît deci să pregătim mașina și căldările pentru a fi în stare de funcționare în termen de zece zile.

Va trebui să muncim cu toții, fără a ține seama de grad și de funcție. Trebuie să amaram pentru călătorie întregul inventar, să verificăm mecanisme, să controlăm servmotorul cîrmei, să deschidem valvula pentru aducerea apei la căldări, să verificăm încălzirea cu aburi etc.

Începînd de astăzi, a fost majorată o dată și jumătate rația de conserve de carne. Fiecare va primi cîte un borcan pe zi. Nu mai are rost acum să economisim alimentele, căci întîlnirea cu spărgătorul de gheață este apropiată...

16 decembrie. Continuăm pregătirile pentru călătorie. A fost îndepărtată zăpada de pe punte, din cale, de pe puntea de comandă și de pe puntea bărcilor. Lăzile cu provizii de pe puntea bărcilor au fost amarate pentru călătorie.

În cadrul unei consfătuiri de lucru, echipajul de la mașini și-a luat angajamentul să îndeplinească în 80 h planul stabilit pentru 120 h. Munca în compartimentul mașinilor este destul de grea, deoarece acolo temperatura este de 25°C.

Redacțiile ziarelor ne bombardează cu telegrame, rugîndu-ne să le trimitem corespondențe mai des și mai cuprinzătoare. Cu toată dorința noastră, nu putem să le satisfacem aceste rugămînți. M-am așezat să scriu un articol pentru «Moskovskii bolșevik» dar, în afară de două-trei fraze introductive, n-am mai putut să scriu nimic, căci nu am nici o clipă liberă.

17 decembrie. 82°39',0 latitudine nordică, 6°02' longitudine estică. Continuăm pregătirile pentru navigație. Gerul a crescut pînă la — 37°C. Părțile de lemn ale navei scîrție și plesnesc.

La orele 11 și 20 min s-a ivit Luna în primul pătrar, de culoare roșie închisă. În curînd vom căpăta o sursă gratuită de lumină.

Aleksandr Aleksandrovici Poleanski a izbutit din nou să prindă legătura cu «Murmanetș». După ce și-a completat rezervele la Barendsburg, ambarcațiunea aceasta mică a pornit iarăși voinicește în recunoaștere printre ghețuri. Astăzi, «Mur-

manet» a atins latitudinea $78^{\circ}45',0$ și longitudinea $9^{\circ}16'$. Comandantul ne înștiința că deocamdată navigau prin ape libere de ghețuri, ducînd o luptă aprigă cu o furtună de forța 9 (20,8—24,4 m/s). Viteza — 2,8 mile pe oră...

18 decembrie. $82^{\circ}31',4$ latitudine nordică, $5^{\circ}52'$ longitudine estică. Continuăm într-un ritm intens pregătirile de drum.

De pe bordul spărgătorului de gheață „Sibir” trimis în ajutorul nostru mi se transmite că nava se află în Marea Barents unde bîntuie o furtună teribilă de forța 10 (24,5—28,4 m/s).

«Murmanet» a atins astăzi latitudinea de $79^{\circ}37'$ și longitudinea de $8^{\circ}51'$ și se află la marginea gheții.

20 decembrie. $82^{\circ}22',2$ latitudine nordică, $5^{\circ}37'$ longitudine estică. Deși sîntem toți supraaglomerați cu munci, am hotărît să măsurăm cu orice preț adîncimea. După toate calculele, trebuia să ne aflăm deasupra pragului lui Nansen. Ar fi fost deosebit de important să precizăm întinderea ridicăturii subacvatice.

La ora 15 și 30 min am început să filăm cablul, dar abia am filat 1 620 m că dinamometrul a arătat o bruscă scădere a sarcinii — sonda atinsese fundul. În afară de aceasta, cablul deviasse de la verticală cu $7,5^{\circ}$.

Ora 17 și 25 min. Cablul sondei a fost virat. Pe greutateți s-a păstrat foarte puțin o probă de fund, formată din nisip.

În jurnalul de bord a apărut următoarea însemnare.

«Adîncimea măsurată arată că trecem deasupra pragului cuprins între Spitzbergen și Groenlanda, prag care desparte bazinul polar de Marea Groenlandei, și că sîntem pe punctul de a ajunge în Marea Groenlandei. Prezența pragului este indicată și de proba de fund: nisip amestecat cu o cantitate foarte mică de ml cenușiu».

La 21 decembrie am mai efectuat o stație hidrologică și o măsurare a adîncimii. Începînd de la ora 11 dimineața pînă la 8 seara, pe punte oamenii au umblat forfota, au dus-vînt vinciurile, au strălucit lustrele electrice, luminînd copca, macaralele, cablul.

Vinciul Kuznetov care servise pentru efectuarea lucrărilor hidrologice era instalat acum chiar pe navă la pupa. Era primejdios să-l lăsăm pe gheață, deoarece depasările bruste ale ghețurilor ar fi putut să-l ducă departe. Cablul era întins pînă la copca care servise pentru măsurările de mare adînc.

cime ; nu mai avem nici putere, nici timp să tăiem o a doua copcă.

Atît măsurările hidrologice cît și cele din adîncime au furnizat rezultate cît se poate de interesante. La nivelul de la 100 pînă la 700 m temperatura s-a urcat brusc. Această încălzire s-a făcut cu deosebire simțită la o adîncime de 300 m, unde termometrul arăta $+2,46^{\circ}\text{C}$, pe cînd în timpul observațiilor anterioare la această adîncime, temperatura nu depășise $1,2-1,3^{\circ}$ deasupra lui zero.

Adîncimea a crescut brusc în comparație cu cea măsurată în ajun, ea fiind de 2 205 m.

Pe greutateți s-a păstrat o cantitate destul de mare de probă de fund. Era un mil gras, de un cafeniu-deschis, lipsit cu desăvîrșire de granule.

Toate datele dovedeau fără nici un echivoc că în cursul nopții «Sedov» traversase pragul lui Nansen și acum deriva deja în Marea Groenlandei, a cărei temperatură, adîncime și fund se deosebesc radical de cele ale oceanului. În această zi ne aflam la latitudinea $82^{\circ}13',5$ și longitudinea $5^{\circ}06'$.

NAVA AMIRAL a flotei arctice a continuat să-și croiască drum tot mai departe spre nord, apropiindu-se de Capul Sud din insulele Siptzbergen. Radiotelegrafiștii noștri îi ascultau deslușit semnalele și încercau să pună cât mai repede cu putință în funcțiune legătura prin radiotelefonie: doream foarte mult să auzim glasurile oamenilor care zoreau să vină în ajutorul nostru.

Cît timp spărgătorul de gheață se afla de partea cealaltă a Spitzbergenului, toate șiretlicurile folosite de radiotelegrafiști n-au dus la nici un rezultat. Dar în zorii zilei de 22 decembrie, spărgătorul de gheață a pătruns, în sfîrșit, în Marea Groenlandei. Iar după cîteva ore Poleanski a venit în goană spre mine :

— Konstantin Sergheevici ! Am vorbit tocmai acum la telefon cu spărgătorul de gheață „Sibir” ! L-am auzit admirabil, și el m-a auzit pe mine. Încă nițeluș, să-l punem la punct, și apoi am să vă poftesc la microfon !

În anii de derivă ne obișnuisem pînă într-atîta cu singurătatea, ne deprinsesem într-atîta cu gîndul că nava noastră este pierdută într-un deșert, încît acum aproape că nu ne venea să credem : oare spărgătorul de gheață, care venea



în ajutorul nostru, era atât de aproape încît ei auzeau transmisia prin telefon a postului nostru de radio ?

Ne despărțea o distanță de 130 mile. Este adevărat că pe spațiul acesta se întindea o gheață grea, veche de mulți ani, pe care nu-i era ușor s-o biruiască chiar unui spărgător de gheață atât de puternic cum era „Sibir”. Noi continuam să derivăm destul de repede în întîmpinarea spărgătorului de gheață, numai într-o singură zi — la 21 decembrie — am înaintat spre sud cu 9 mile.

Pînă la întîlnirea cu spărgătorul de gheață ne mai rămîneau cîteva zile. Am hotărît ca deocamdată să aducem pe navă cea mai mare parte a rezervelor, deoarece deplasările ghețurilor nu mai conteneau și ne puteam aștepta în orice clipă ca bazele noastre să fie smulse și duse departe.

Am aprins proiectorul pentru a lumina drumul brăzdat de canale și împinzit de creste de gheață, care ducea spre depozitele de pe banchiză. Butorin, Alferov, Buinițki, Megher, Ghetman, Nedzvetki și Șarîpov s-au înhămat la săniile improvizate și timp de cîteva ore au fost aduse pe navă aproape toate încărcăturile.

A fost lăsată pe gheață, pentru orice eventualitate, o rezervă alimentară pentru o lună ; nu mai era necesară o rezervă mai mare. În afară de aceasta, am mai lăsat pe gheață corturile, postul de radio și o rezervă de îmbrăcăminte de blană.

După aceea am efectuat o stație hidrologică de control. Mecanicii au verificat încălzirea cu abur și luminile de semnalizare.

Acum nu se mai îndoia nimeni că eliberarea din captivitatea ghețurilor era apropiată. Oamenii munceau cît le îngăduiau puterile fără să țină seama de programul zilei de lucru. Fiecare vroia ca pînă la sosirea spărgătorului de gheață să termine toate pregătirile de drum. Totodată, observațiile științifice se efectuau cu o punctualitate și o minuțiozitate deosebită.

La 13 decembrie, pe cînd ne aflam la latitudinea de $82^{\circ}05'0$ și longitudinea de $5^{\circ}09'$ au fost notate în jurnalul de bord trei observații simultane : punctul magnetic nr. 78, punctul gravimetric nr. 50 și măsurarea curentă de mare adîncime.

Timp de nouă luni am folosit, pentru a lua probe de la fundul oceanului, un dispozitiv improvizat alcătuit din greu-

tăți de cîntar. Întrucît nava deriva tot timpul deasupra unor mari adîncimi, nu mă hotăram să pun în funcțiune tubul lui Tiokarev. Putea să fie supt de sol și, rupînd cablul, ar fi rămas la fund, ca la încercările precedente. Acum însă, cînd am ajuns la adîncimi mai mici, puteam să folosim acest aparat.

Proba a dat rezultat strălucit: sonda a atins fundul mării la o adîncime de 1807 m, cîrligele tubului s-au închis automat, de îndată ce acesta a luat proba de fund și, peste puțin, am scos din interiorul lui o coloană de mîl cenușie de o nuanță verzuie.

În dimineața zilei de 24 decembrie am participat la alegerile pentru Sovietele locale. La bordul lui „Sedov” au fost puse la vot trei candidaturi.

Toți membrii echipajului de pe „Sedov” pînă la unul erau de astă dată, nu numai alegători, ci și candidați în funcția de deputați. Poate că tocmai de aceea ne-am prezentat foarte bine dispuși la vot.

Ne-am trezit foarte devreme. Votarea trebuia să înceapă la orele 6, dar în careul ofițerilor, unde fusese instalat punctul nostru electoral, oamenii erau deja adunați. Pe sobiță fierbea ceainicul — „participantul” nelipsit la festivitățile de la bord. Oamenii înarmați cu cești mari emailate beau ceai și discutau cu însuflețire.

Pe perete era afișat numărul de curînd apărut al gazetei noastre de perete închinat alegerilor. Lozincile scrise pe fișii de hîrtie lipite din petice mărunte completau pavoazarea sărbătorească a circumscripției noastre electorale plutitoare.

Cabina de vot fusese amenajată în cabina lui Alferov și Nedzvetki. Deocamdată intrarea acolo era strict interzisă; totuși oamenii aruncau mereu priviri furîse spre ușa închisă, măsurînd din ochi distanța pînă acolo. Începea întrecerea tradițională: cine va apuca să voteze primul.

Comisia ținea ședință din zori în cabina lui Trofimov. Sigila urna, controla încă o dată lista alegătorilor și buletinele de vot. În sfîrșit, la ora 6 precis Trofimov, Butorin și Bekasov și-au făcut intrarea solemnă în careul ofițerilor și organizatorul nostru de partid, în calitatea lui de președinte al comisiei, a declarat cu glas tare:

— Cetățeni alegători, vă invit să participați la vot!

Butorin a așezat urna, Trofimov a înșirat pe masă lista alegătorilor și a început să elibereze buletinele de vot. Măgher a luat-o înaintea tuturor. El a intrat primul în cabina

de vot și a dat drumul buletinului în urnă. După vreo zece minute votaserăm toți.

Cum nu mai aveam pe cine să așteptăm, comisia electorală a hotărît să treacă la numărătoarea voturilor. Adunându-se în cabina lui Trofimov, ea a deschis urna și s-a apucat să cerceteze buletinele. La ședința comisiei asista Andrei Gheorghievici în calitate de reprezentant al presei. De data asta, în afară de „Leninskie iskri“, el mai reprezenta și redacțiile ziarelor „Izvestia“ și „Vodnii transport“¹.

Numărătoarea voturilor s-a dovedit a fi o treabă foarte simplă. Pe la orele șase și jumătate dimineța, comisia și-a încheiat munca și Dmitri Grigorievici a anunțat cu glas tare în careul ofițerilor că toți candidații obținuseră 100% din voturi.

Cartul meu a luat sfârșit la orele 8 dimineța, dar nu-mi era somn și am rătăcit încă mult timp pe puntea scăldată în lumina lunii. Luna plină răspîdea o lumină strălucitoare, însă oarecum moartă, fără viață. Se vedeau deslușit pînă la orizont nemărginitele banchize albe brăzdate de lanțuri de creste de gheață. Ochiurile de apă și canalele se acoperiseră cu o pojghiță de gheață tină și acum nici o pată, cît de mică, nici un punct nu macula uniformitatea pustului alb. Doar umbrele albastre ale creștelor de gheață așternute pe zăpadă mai înviorau puțin peisajul acesta monoton.

În dimineța zilei de 24 decembrie ne aflam la latitudinea 82°01',7 și longitudinea 4°51'. Spărgătorul de gheață a atins latitudinea 80°27',5 și longitudinea 4°30'. Mai departe însă înainta cu foarte mare greutate. În jurul lui gheața era de forța 10, sfărîmată în sloiuri mari, pesemne din pricina hulei, deoarece nu se zăreau în jur urme de presiuni.

Comandantul Belousov mi-a comunicat cu o sinceritate prietenească :

„Înaintez cu viteza de aproximativ o milă pe oră. Condițiile sînt grele. Guvernul mi-a încredințat sarcina de a acționa numai în deplină siguranță, pentru ca să nu ne trezim cu spărgătorul de gheață într-o situație neplăcută și să te las fără ajutor, deoarece prin apropiere nu sînt alte spărgătoare de gheață. În mine se dă o luptă între două sentimente : primul — îmi vine s-o iau de-a dreptul spre tine, ca să ajung mai repede și să te îmbrățișez pe tine și pe tovarășii tăi ; al doilea — logica îmi cere sînge

¹ „Transportul naval“ — N.R.

rece și chibzuirea fiecărui pas. Acum dispun de 1 900 t de cărbuni, 900 t de apă, ceea ce ne asigură 19 zile de navigație. M-am înțeles cu Ivan Dmitrievici să mă deplasez înainte spre nord-est pentru a ieși mai la est, deoarece ne temem să nu nimerim în derivă, în curentul din Marea Groenlandei. Dacă vom izbuti să înaintăm cu bine, ne vom croi drum de-a dreptul spre «Sedov». În caz contrar vom fi nevoiți să ne întoarcem pentru a ne aproviziona cu cărbuni. Cărbuni ne va aduce nava, care, în prezent ambarca combustibil pentru noi la Barentsburg. Asta este situația. Vă voi informa zilnic despre situația noastră. Salutări lui Efremov. Și-o fi lăsat cumva barbă ?...”.

— I-am răspuns lui Belousov :

„Mulțumesc pentru informație. Admit că este necesară prudența deosebită. Primejdia de a nimeri în derivă lângă coasta Groenlandei se agravează prin încătușarea rapidă între ghețuri și eventualitatea de a pierde elicele.

Părerea mea este că în momentul de față spărgătorul de gheață „Sibir” nu trebuie să-și croiască drum spre «Sedov». Judecând după condițiile existente în regiunea derivei, presupun că pe o întindere de 40—50 mile spre sud gheața este în genere de nestrăbătut. Cred că pentru a putea asigura succesul operației, lucrul cel mai potrivit ar fi să așteptați ieșirea lui «Sedov» la 81° sau prin preajma acestei paralele.

În orice caz, situația din regiunea derivei va indica momentul cel mai prielnic pentru a vă apropia de «Sedov». Deocamdată nu există pericolul unor presiuni asupra corpului navei și, atita timp cit vinturile sint constante, cred că nu va fi.

Îndeobște, câteva zile în plus nu contează. Judecând după derivă, probabil că vom ajunge la paralela 81 peste vreo 12 zile.

Mulțumită măicuței noastre Luna, vizibilitatea este bună aici : 3—4 mile. Dar acum nu se văd ochiuri de apă.

Pe navă treburile merg admirabil, ne pregătim pentru ieșirea dintre ghețuri ; zilele acestea vom ridica presiunea la caldarina pentru o ultimă verificare a mecanismelor.

În legătură cu accelerarea derivei, activitatea științifică se desfășoară de asemenea într-un ritm forțat.

Cu Oceanul Înghețat am terminat la 20 decembrie ; în ziua aceea am înregistrat adincimea de 1 620 m.

M-am deprins atât de mult cu deriva, încit nu-mi vine să cred că se apropie sfârșitul. În general, înțelegi și tu că nu este o îndeletnicire prea plăcută.

Salutări de la Gheorghievici. De cînd spărgătorul de gheață a părăsit Murmanskul stă tot timpul îngindurat”.

Astfel, nu numai că nu-l zoream pe comandantul spărgătorului de gheață, dar, dimpotrivă, insistam ca operația să se desfășoare cu cea mai mare prudență: atîta timp cît nu ne amenința o primejdie iminentă, nu trebuia să riscăm nava amiral a flotei sovietice de spărgătoare de gheață, cu atît mai mult cu cît la bordul lui „Sedov” toate erau în ordine.

Puternicul spărgător de gheață a luptat cu banchizele masive vechi de mulți ani pînă în ziua de 24 decembrie ora 13 și 20 min. Cu fiecare milă parcursă devenea tot mai anevoios să-și croiască drum spre nord. Seara am primit o nouă comunicare din partea comandantului spărgătorului de gheață:

„După ce am traversat paralela 80, am pătruns în gheață de forța 10 pe care se văd canale. Profitînd de lumina lunii, am forțat gheața. Posibilitatea de înaintare s-a înrăutățit treptat. Am străpuns 3 m cu ajutorul pîn-tenului. La 24 decembrie ora 13 și 20 min, văzînd inutilitatea eforturilor, ne-am oprit. Așteptăm să începă deplasările gheții pentru a putea continua înaintarea. Ora 20— latitudine 80°32', longitudine 5° est. Gheața de forța 10. Vînt de nord de forța 3 (3,4—5,4 m/s); temperatura —32°C. Salutări, Belousov”.

Au început orele lungi și obositoare ale așteptării. Timp de două zile și două nopți spărgătorul de gheață „Sibir” a stat pe loc: nu putea să se deplaseze nici măcar cu un singur metru spre nord. Singura noastră consolare era faptul că „Sedov” gonea din oră în oră tot mai repede spre sud, ca un cal ostenit care adușmecă apropierea grajdului. La 26 decembrie, ora 18, ne aflam deja la 81°46',8 latitudine și 4°31' longitudine; în decurs de numai o zi și o noapte am fost purtați spre sud cu 13 mile! Acum ne mai despărteau doar 84 mile de nava amiral a flotei arctice sovietice.

Dacă am fi continuat să înaintăm spre sud tot atît de vertiginos și, totodată, la fel de liniștit, ieșirea noastră dintre gheturi s-ar fi transformat într-un fel de marș triumfal. Dar în aceste zile ale derivei ne-a fost sortit să trecem prin noi încercări.

În ziua de 26 decembrie, cartul meu a început, ca de obicei la orele 2 dimineața. Toate păreau să fie în cadrul normei medii a lunii decembrie: vînt de nord de forța

4 (5,5—7,9 m/s), ger —36°C, viscol care bîntuie la suprafața gheții. Printre norii rarefiați se strecurau razele lunii care revărsau o lumină atît de puternică, încît pînă și dungile subțiri de apă din canalele proaspăt ivite se zăreau de la o depărtare de 3 mile. Din cînd în cînd vîntul sărea puțin la vest, se auzea o ușoară mișcare a gheții la babord, dar apoi totul se domolea.

O mică întimplare umoristică a adus o oarecare variație în plicticosul cart de noapte. Faptele s-au petrecut în felul următor: În timp ce întocmeam buletinul meteorologic curent, am uitat de sobița din cabina mea și focul din ea s-a stins. Cînd am intrat la mine, termometrul arăta doar +5°C. Andrei Gheorghievici care dormea în cabina alăturată se zgribulea în patul lui, pitindu-se cît mai adînc sub haina de blană de ren.

Am început să sparg surcele, ca să aprind din nou focul. Nu era tiraj și focul refuza cu încăpăținare să se aprindă. Între timp, termometrul arăta aproape zero grade. Andrei Gheorghievici se zvîrcolea neliniștit în somn. Mi s-a făcut milă de el: la ora 8 dimineața trebuia să preia cartul și avea să mai degere destul.

Amintindu-mi de amestecul de combustibil pe care Alferov îl pregătise pentru torțe, m-am gîndit să-l folosesc ca să aprind mai repede focul. Am adus un ghiordel conținînd acest lichid negru, am stropit cu el surcelele și am aprins un chibrit.

Cum era și de așteptat, amestecul de combustibil a luat foc pe dată. Sobița a început să duduie ca o locomotivă și după un minut burlanul de tablă s-a încins la roșu. Dar... în grabă uitasem cu desăvîrșire că în amestec fusese adăugată untură de urs și am plătit scump această scăpare din vedere. Străbătusem pînă atunci la bordul navelor aproape întregul glob pămîntesc și am avut prilejul să cunosc mii de mirosuri din cele mai felurite, plăcute și neplăcute, dar nu cunosc ceva mai dezagustător decît mirosul de untură de urs alb arsă. Din nefericire, cîteva picături din acest amestec au curs pe suprafața sobiței și amîndouă cabinele au fost năpădite de o duhoare grețoasă. Am încercat să rad resturile amestecului de pe sobiță, dar fără rezultat. În spatele meu am auzit o tuse sfîșietoare. Andrei Gheorghievici, simțînd duhoarea răspîndită de untura arsă, s-a rostogolit moto-tol din pat și s-a năpustit pe ușă afară. L-am urmat. Abia

în careul ofițerilor am izbutit să scăpăm de mirosul acesta dezgustător și să ne tragem suflarea.

Andrei Gheorghievici, nemulțumit de această deșteptare neașteptată și neplăcută, era de data asta un incomod tovarăș de conversații. Cum pînă dimineța nu aveam ce să fac, am scos din dulap o carte și m-am cufundat în lectură. Restul nopții a zburat pe nesimțite. La orele 8 dimineța vîntul a început să sufle de la vest nord-vest și s-a intensificat pînă la forța 7 (13,9—17,1 m/s). Era de așteptat că vor începe deplasări ale gheții.

Chiar așa s-a și întîmplat. Pe la amiază banchiza de la vest s-a îndepărtat fără zgomot de navă. De data asta a plecat mult mai departe.

Un sentiment confuz de extaz, de spaimă și uimire în fața acestui fenomen a pus stăpînire pe noi cînd am privit în depărtare, silindu-ne să deslușim în ceață marginea gheții care dispăruse. Părea că în fața noastră clipoccea, vuia marea, marea largă și liberă. Valurile mici, valuri înspumate, raza argintie a lunii pe apă, straturile subțiri de gheață care se legănau pe apă chiar lîngă bordaj creau iluzia deplină că ieșisem la ape libere. Dusesem atît de mult dorul mării în acești ani, încît acum priveam cu nesaț enigmaticul ochi de apă întins care părea să nu mai aibă nici capăt, nici margine.

Înțelegeam însă prea bine că nu era decît o iluzie, că numai o combinație întîmplătoare a ghețurilor putuse să formeze un ochi de apă uriaș și că, oricît ar fi fost de întins, dincolo de el începeau iar banchizele nemărginite, compacte, masive. Mai mult decît atît, rațiunea ne spunea următorul lucru: cu cît ghețurile se vor depărta mai mult de noi, cu atît mai mare va fi puterea cu care se vor năpusti după aceea împotriva navei — forța lor va fi sporită de inerția deplasării în ape libere de ghețuri.

Mă îngrijora în cel mai înalt grad soarta rezervelor noastre care rămăseseră de partea cealaltă a acestui ochi de apă imens. Este adevărat că ne mai rămînea la dispoziție o a doua rezervă completă, care era depozitată pe punte. Era, totuși, păcat să pierdem alimente, îmbrăcăminte de blană, un post de radio și combustibil. Cel mai rău era că nu puteam să întreprindem nimic pentru a ne salva rezervele. Doar nu era să ne avîntăm după ele într-o barcă de cauciuc pe marea

aceasta care se așternuse pe neașteptate în mijlocul ghețurilor vechi de mai mulți ani.

Pentru a putea zări banchiza pe care se aflau bazele, am aprins proiectorul. Dar fasciculul lui luminos s-a înfipt în vâlul ceții, topindu-se în ea : nu se vedea nimic nicăieri, nici bazele și nici măcar banchiza. Peste tot la vest se zăreau întinderi nemărginite de apă, deasupra căreia plutea ceața.

Cît de repede se vor întoarce spre navă banchizele vechi de mai mulți ani care se depărtaseră spre vest ? Cînd vor începe presiunile ? Ce vom putea să le opunem ? Nimeni nu era în stare să dea vreun răspuns acestor întrebări nu prea vesele. Profitînd de acalmia vremelnică, am hotărît să cobor pe gheață pentru a porni pe jos în recunoaștere. Poate că voi izbuti să găsesc undeva spre sud o proeminență de gheață sau un canal perpendicular pe un ochi de apă, unde am putea aduce nava, ca s-o ferim de presiuni, căci atîta timp cît staționam chiar la marginea blestematului ochi de apă, nu puteam fi liniștiți nici un moment pentru soarta navei.

Buinițki s-a oferit să mă însoțească și la ora unu noaptea am coborît pasarela. Vîntul se potolise puțin. Gerul se asemena mai slăbise întrucîtva ; erau aproape -20°C . Lacul negru imens din preajma navei, în mijlocul ghețurilor veșnice, sub cerul albastru-închis al nopții polare, alcătuiă o priveliște sălbatică și nefirească. Pe apă se forma repede gheață tină, dar spații întinse ale lacului mai rămîneau încă neacoperite. Pe valurile negre pluteau de la nord la sud legănîndu-se domol sloiuri de gheață semănînd cu niște lebede dintr-un basm, care veniseră în zbor în acest ținut mort.

Oricît de mult ne-am încordat privirea, n-am putut zări marginea opusă a ochiului de apă, deși vizibilitatea se îmbunătățise simțitor.

Am rătăcit o oră încheiată împreună cu Buinițki de-a lungul marginii ochiului de apă. Ea înainta departe, foarte departe spre sud și pe toată întinderea, lărgimea ei părea nesfîrșită. N-am dat de nici o proeminență, de nici un fel de golful, de nici un fel de ochiuri de apă perpendiculare, în care „Sedov” s-ar fi putut adăposti. Parcă un cuțit ar fi tăiat gheața în două, iar tot ceea ce se aflase la vest de această ruptură dispăruse nu se știe unde.

În timp ce reveneam spre navă, am observat că gheața tină care se formase de-a lungul marginii se depărtează

încet și fără zgomot spre apa liberă de ghețuri. Era un indiciu sigur că ochiul de apă continua să se lărgască. Trebuie să mărturisesc că începea să mă cuprindă groaza : era greu să ne închipuim unde dispărea toată gheața și ce anume ne pregătea acest fenomen inexplicabil. Nu mai văzusem niciodată apariția atât de rapidă a unor ochiuri de apă uriașe.

Ne-am întors în careul ofițerilor și ne-am așezat să bem ceai, așteptând să vedem ce-o să se întâmple mai departe. La ora 2 și 50 min a răsunat deodată o bubuitură surdă. Lampa care atârna s-a cutremurat și a început să se clatine.

Am ieșit în fugă pe punte. Aici se și adunaseră oamenii strigându-se cu însuflețire și arătând cu mâinile undeva spre nord.

— Plutește, plutește ! strigă Butorin.

Am văzut atunci deslușit apărind pe apa liberă o banchiză imensă, lungă de vreo 200 m și largă de vreo 50, care se smulsea de curînd din marginea gheții compacte ce se afla la vreo 70 m la nord de navă. Banchiza, care semăna cu un vapor uriaș, a pornit încet de tot spre sud.

În dimineața zilei de 27 decembrie vîntul s-a liniștit. Cel care sufla la suprafața solului a încetat. Vizibilitatea s-a îmbunătățit. Mulțumită luminii puternice a lunii, am putut să determinăm cu o precizie mai mare sau mai mică situația ghețurilor. Ea a fost descrisă astfel în jurnalul de bord :

„În direcția sud-vest pînă la vest sud-vest nu se zărește gheață. De la vest sud-vest pînă la nord-est se vede marginea gheții vechi la o depărtare de aproape o milă de navă. De la nord-vest prin est pînă la sud-vest gheața, în care se întinde un ochi de apă în direcția est-vest la o depărtare de o milă de navă spre sud. Deasupra apei, pe alocuri evaporări masive. În gheața tînără — spărturi. Numeroase banchize plutitoare de diferite dimensiuni rupte din gheața veche”.

I-am comunicat aceste date lui M. P. Belousov. Comandantul expediției a hotărît să nu mai aștepte pînă cînd nava care transporta cărbuni pentru noi și pentru spărgătorul de gheață, va ajunge la marginea gheții și să se îndrepte spre Barentsburg pentru a ambarca apă și cărbuni. Această măsură ar fi grăbit pregătirea spărgătorului de gheață pentru cea de-a doua etapă a operațiilor. Și nava amiral a pornit spre sud.

Între timp noi continuam pregătirea navei în vederea ieșirii din derivă. Trebuia să pregătim de urgență toate cele necesare pentru a ridica presiunea la căldări; în eventualitatea că ghețurile s-ar fi rărit și mai mult, „Sedov” ar fi putut să se deplaseze singur navigînd în întîmpinarea spărgătorului de gheață.

Sarcina cea mai grea era procurarea apei pentru alimentarea căldărilor. Trofimov, Tokarev, Șarîpov și Nedzvetki căutau stăruitor gropi cu zăpadă. Ei sperau să găsească, în apropierea navei, gropi cu zăpadă care nu înghețaseră încă pînă la fund, unde gheața tasată din pricina presiunilor atinsese o grosime de 5 m. După ce scobeau niște șanțulețe adînci, mecanicii puneau în funcțiune un burghiu lung de 2,5 m. Și, cu toate că burghiul pătrundea în întregime în gheață, n-am izbutit totuși să ajungem nici pînă la apa dulce, nici pînă la cea sărată.

În timp ce ne îndeletniceam cu căutatul gropilor cu zăpadă, o parte din echipaj era ocupat să curețe de gheață cîrma și elicea: trebuia să le descătușăm de gheață, astfel încît în clipa potrivită să punem în funcțiune mașina pentru a putea manevra printre ghețuri. După ce au curățat șanțulețele adînci din jurul pupei, Butorin, Megher, Ghetman, Sobolevski și Bekasov au aruncat gheața în aer cu amonal și au dirijat-o printr-un canal spre ochiul de apă. Pe înserate, am fost nevoiți să întrerupem lucrul: din copcă răsăreau tot mai multe sfărîmături de gheață și nu mai izbuteam să le dirijăm spre ochiul de apă, deoarece frînturile se prindeau prin îngheț de banchiză.

Această căutare a gropilor cu zăpadă neducînd la nici un rezultat, am hotărît să tăiem gheața chiar lîngă bordul navei, în dreptul valvei Kingston¹, pentru a alimenta căldările cu apă sărată, iar deocamdată să pompăm cu pompa de incendiu apă în caldarină, scufundînd furtunul în copca ce ne servea pentru lucrările hidrologice. Era o experiență destul de riscată: pe un ger de -20°C furtunurile puteau să înghețe repede. Dar nu aveam altă soluție: se cerea să pu-

¹ Robinet la fund care servește pentru introducerea apei în navă, pentru diferite scopuri (alimentare, căldări, încălzire etc.) — N.R.

nem cît mai repede caldarina în funcțiune, pentru ca, în eventualitatea producerii unor presiuni, să ne asigurăm funcționarea unor puternice dispozitive cu abur pentru evacuarea apei. Curățirea gheții pînă la valvula Kingston trebuia să ne răpească mult timp.

După un scurt răgaz, îngăduit pentru cină, munca a reînceput. Deși toți oamenii erau foarte obosiți, deoarece munciseră toată ziua pe gheață, n-am putut să amîn această muncă de șoc. Și așa se cădea să-i fim recunoscători naturii pentru această pauză neobișnuit de lungă între presiuni — trecuseră mai mult de 24 h de cînd ghețurile începuseră să se desprindă și marginea gheții care se depărtase spre sud încă nu se întorsese. O asemenea pauză nu putea fi înfinită și era de așteptat ca dintr-o clipă într-alta să înceapă presiunile.

Oamenii au primit știrea organizării muncii de șoc ca pe ceva de la sine înțeles. Au coborît repede pompa de incendiu pe gheață, au instalat-o lîngă copcă (aflată la vreo 5—6 m depărtare de ochiul de apă), au tras furtunul la bord și au început să pompeze apa.

Toți, fără excepție, am participat la această acțiune. Trebuia să pompăm apa cît mai repede pentru ca pereții interiori ai furtunului să nu apuce să înghețe. Minerele pompei de incendiu zburau în sus și în jos cu o repeziciune fulgerătoare. De pe oameni se ridicau aburi, cu toate că făceam cu schimbul cît mai des cu puțință.

Priveam nu fără mîndrie la pompa noastră de incendiu. De cîte ori mașina aceasta simplă ne salvase în clipe de grea cumpănă. În mîinile mecanicilor ea se transforma într-o unealtă universală. Cu ajutorul pompei de incendiu am pompat din compartimentul mașinilor apa care năvălise acolo în timpul avariei din septembrie 1938. Cu ajutorul pompei de incendiu am luptat împotriva canarisirii navei, pompînd apa din căldarea din tribord în cea din babord și invers. Cu ajutorul pompei de incendiu am pompat apa din gropile cu zăpadă în tancurile de apă potabilă. Pompa de incendiu ne-a ajutat să curățim santina umplută cu apă stătută. Construită în 1912 de niște metalurgiști din Moscova, funcționa ireproșabil și era privită cu drept cuvînt ca obiectul cel mai indispensabil pe o navă în derivă.

La ora 21 și 50 min, pe cînd munca era în toi, am auzit din direcția ochiului de apă care apucase să se acopere cu

gheață tină, groasă de 13—15 cm, zgomote și trosnete cunoscut. Începea presiunea.

— Să dăm zor, băieți! am strigat.

De fapt nici nu era necesară o invitație specială. Minele pompei de incendiu zburau în aer ca și pînă acum neobișnuit de repede. În acompaniamentul gheții tinere care se frîngea, munca se desfășura atît de repede pe cît era cu putință. Nivelul apei în caldarină creștea treptat, deși pereții interiori ai furtunului înghețaseră de tot și acum trebuia să depunem eforturi mari pentru a împinge șuvoiul subțire de apă prin canalul îngustat.

După orele 23, zgomotele și trosnetele s-au întesit la maximum. La lumina lunii se zărea deslușit cît de repede se strivea și se fărîmița gheața tină. Din beznă a răsărit marginea gheții imense, vechi de mai mulți ani, înălțată mult deasupra apei. Ea se apropia repede de „Sedov”.

— Ar fi timpul să sfîrșim, am spus. Mecanici, cum stăm cu caldarina? Mai trebuie multă apă?...

— De ce să ne grăbim? Mă duc numaidecît să văd, spuse calm Nedzvetki și se îndreptă spre pasarelă.

Se auziră glasuri:

— Avem timp!... Nu-i prima oară...

— Gheața noastră-i descîntată, n-o ia presiunea...

Toți continuă munca glumind, tot atît de flegmatici de parc-ar fi avut sub picioare pămînt solid și nu o gheață nesigură, care sălta, gata să pleznească în orice clipă. Oamenii se deprinseseră pînă într-âtîta cu deplasările banchizelor încît deprinderea aceasta devenea de-a dreptul primejdioasă: Arctica nu tolerează familiarism față de ea; dacă disprețuiești primejdia, chiar și o catastrofă este inevitabilă. Am hotărît să terminăm lucrul cînd marginea gheții vechi de mai mulți ani se va apropia de banchiza pe care ne aflam.

— Avem aproape cantitatea de apă necesară. A mai rămas să pompăm cel mult o jumătate de oră. Băieții fac focul în focar... spuse Nedzvetki revenind din compartimentul căldărilor.

M-am uitat la ceas. Era 11 și jumătate. Vom apuca oare să plecăm de pe gheață înainte ca cele două banchize să se unească?

Au trecut cinci, zece, cincisprezece minute. Pompa de incendiu se tînguia și scîrțîia; pereții interiori ai furtunului înghețaseră aproape cu desăvîrșire și apa circula foarte încet.

După alte cinci minute s-a auzit o răbufnire surdă și gheața s-a zguduit puternic sub picioarele noastre. Sloiuri masive de gheață, avînd o grosime de 70 cm, care se formaseră în ochiurile de apă apărute în zilele de 7—8 decembrie, s-au apropiat de pupa, lipindu-se de ea.

Nu se mai putea aștepta nici o clipă. Am comandat :

— Aduceți pompa de incendiu și furtunurile la bord...

Chiar în momentul în care am tras furtunul înghețat pe puntea navei s-a auzit o nouă bubuitură și mai puternică — marginea banchizei care se întorsese învingînd rezistența gheții tinere s-a năpustit cu toată furia spre marginea gheții rămasă lîngă navă. Sloiurile groase de 70 cm, strivite între cele două banchize masive, au început să trosnească, să urle și să geamă. Deși gheața care revenise dinspre vest își pierduse o parte însemnată din forță cu fărîmițarea gheții tinere, care jucase rolul unui tampon salvator, mai păstra suficientă energie ca să se năpustească cu toată puterea în bordul navei.

Și acum, ca și la 7 decembrie, a fost cu neputință să întreprindem ceva. Stăteam pe punte istoviți de munca ce se prelungise aproape 24 h, înghețați, uzi pînă la piele, privind la lupta corp la corp ce se dădea între cele două margini ale gheții chiar lîngă bordajul navei.

Iată cum a fost descrisă această presiune neobișnuită în jurnalul nostru de bord :

„28 decembrie. Ora 0. În spatele pupei s-au întîlnit marginile unei gheți vechi. Nava a primit o izbitură puternică. În regiunea elicei și a cîrmei, precum și a calei nr. 3, se produc o presiune puternică și o îngrămădire a ghețurilor cu o grosime de 70 cm. Se produce de asemenea o îngrămădire a gheții vechi în spatele pupei.

Ora 0 și 32 min. A reînceput presiunea pe toată marginea gheții de la babord, care se exercită cu forță asupra pupei.

Ora 0 și 45 min. La pupa navei s-a auzit o izbitură puternică. Gheața se îngrămădește în apropierea cîrmei și a elicei.

Ora 0 și 50 min. Presiunea a încetat. S-au format creste de gheață înalte pînă la 3,5 m lîngă pupa și în dreptul calei. Am strîns cortul pentru lucrările hidrologice”.

S-a făcut pentru cîtva timp liniște. Ghețurile ne-au dat un scurt răgaz. Motorul „Cervonîi Dvigun“ a început să du-due. La lumina becurilor electrice, am examinat cu minuțiozitate toată nava, dar n-am descoperit nici o avarie. M-am

bucurat chiar că presiunea crease acum în jurul pupei o uriașă barieră de gheață care ne-ar fi putut apăra împotriva unor noi atacuri ale banchizelor.

Bucuria a fost însă prematură: numai după o oră a răsunat cunoscutul zăngănit ca de sticlă produs de gheața care se năruia. Am dat fuga pe punte și am văzut cum toată banchiza, împreună cu crestele de gheață care se formaseră, se depărtează repede de navă, îndreptându-se spre vest. Din apărătoare, cum fuseseră, crestele astea de gheață se prefăcuseră în dușmanii noștri cei mai înverșunați: la o nouă presiune aveau să joace rolul unui berbec.

Insemnarea din jurnalul de bord prevede:

„La babord a rămas marginea gheții vechi, largă în dreptul pupei de aproximativ 1—2 m și pină la 5—6 m la centrul navei. Lingă navă a rămas doar o creastă de gheață în dreptul calei nr. 3. Pină la limita vizibilității în direcțiile sud-vest prin vest pină la nord-est sfărîmături mari și mărunte de gheață cu bucăți de banchize-forța 8. Mai departe se zărește cerul de culoarea apei”.

Situația devenise cit se poate de gravă. Veghea de 24 h a fost împărțită în două, între mine și Andrei Gheorghievici. Eu urma să veghez de la orele 8 seara pină la 8 dimineața, iar Andrei Gheorghievici de la 8 dimineața pină la 8 seara. Era o împărțire oficială. De fapt am putut dormi cîte puțin, pe parcurs — cîte 2—3 h pe zi. Toți membrii echipajului lucrau acum aproape fără să închidă ochii. Muncile speciale se succedau una după alta.

În ziua de 28 decembrie, la orele 18, „Sedov” se afla la 81°29',4 latitudine nordică și 4°24' longitudine estică. Masi-vele banchize, cînd se adunau, cînd se depărtau unele de altele, antrenînd nava noastră tot mai departe spre sud. Cart-nicii notau în jurnal:

„28 decembrie, Orele 8. Gheața continuă să se dezintegreze.

Orele 10 și 45 min. Pe ochiul de apă s-a format gheață tinăvă avînd grosimea de 2—3 cm.

Orele 17 și 30 min. Distanța dintre gheața veche și cea formată în cursul dimineții este de 70—100 m.

Orele 19 și 40 min. Deasupra ochiului de apă a început o intensă evaporare.

Orele 20. A început presiunea gheții tinere pe ochiul de apă.

Orele 24. Cîteva banchize vechi, avînd o suprafață de cîte 30—50 m², s-au apropiat de marginea gheții aflată lingă navă. Pe gheață, la tribord, aproape paralel cu nava, la o distanță de aproape 6 m se întinde un canal. Acesta, avînd direcția nord-sud, se unește cu ochiul de apă de la babord.

29 decembrie. Pînă la ora 6 și 30 min, s-au produs, cu mici întreruperi, presiuni ale gheții tinere în ochiul de apă de la babord. La ora 6 și 30 min, cîteva sloiuri mari s-au apropiat de marginea gheții vechi și presiunile au încetat.

Orele 16 și 30 min. A început să se dezintegreze gheața tinăra pe ochiul de apă de la babord.

Orele 17 și 30 min. Ochiul de apă format în gheața tinăra ajunge la o lărgime de 100 m.

Orele 21 și 45 min. Presiune slabă a gheții tinere din ochiul de apă asupra pupei. Gheața se saltă. În dreptul probei pe ochiul de apă, apa este limpede, liberă de ghețuri.

Orele 22 și 15 min. Presiunea gheții tinere asupra pupei a încetat.

Orele 23. Presiunea a reînceput".

Ghețurile se jucau cu nava. Se impunea să fim tot timpul cu atenția încordată, trebuia să ne așteptăm mereu la alte surprize.

În ziua de 29 decembrie, la ora 13, la caldarină a început să se ridice presiunea, iar după alte două ore aburul avea o presiune de o atmosferă și jumătate. Acum, dacă era nevoie, ar fi fost foarte ușor să se obțină presiunea normală și să se pună în funcțiune instalația pentru evacuarea apei, precum și mecanismele auxiliare.

După ce gheața plesnise la tribord, „Sedov”, împreună cu minuscula lui insuliță, putea să se pomenească dintr-un moment în altul în mijlocul unui larg ochi de apă. De la marginea dreaptă la cea stîngă a frînturii de banchiză care se menținea în jurul navei mai rămîneau vreo 20—25 m. Gheața veche de mai mulți ani, neobișnuit de dură, tasată din pricina presiunilor, amestecată cu zgură, cu cutii de con-

serve, cu bucăți de scinduri și alte gunoaie care se adunaseră în anii derivei, ținea încleștată nava în strînsoarea ei.

În gheața aceasta masivă de lângă bordul navei am săpat timp de câteva zile și câteva nopți un puț adînc pentru a deschide accesul apei la valvula Kingston care alimenta cu apă de mare căldările principale.

Munca aceasta grea au efectuat-o Butorin, Sobolevski, Ghetman, Bekasov și Megher. Mai întîi au tăiat o groapă în gheața tare ca piatra. Apoi, după ce au adîncit groapa, au amenajat deasupra ei ceva asemănător cu un ascensor de mină: printr-o macara a fost trecută o parîmă, la capătul căreia a fost legat un coș împletit din nuiele. Oamenii, urcîndu-se în coș, coborau cu el în fundul puțului și tot cu coșul era adusă la suprafață gheața tăiată. Puțul era luminat de sus de o lampă coborîtă de pe puntea navei.

Cînd adîncimea puțului a atins 4 m, munca a devenit primejdioasă: în orice moment apa putea să pătrundă prin partea inferioară a puțului, umplîndu-l și înecînd oamenii aflați înăuntru.

În seara zilei de 30 decembrie puțul de gheață a fost adîncit pînă la 4,2 m. Ca să ajungem la valvula Kingston aflată la o adîncime de 3,5 m a fost nevoie să străpungem o trecere laterală lungă de 2 m și înaltă de 160 cm. Judecînd după toate indiciile, fusese cîndva apă chiar prin apropiere: loviturile sparghețurilor răsunau mai înăbușit și gheața deveni mai docilă. Era timpul să se dea lovitura hotărîtoare.

Această ultimă lovitură a dat-o Butorin, șeful brigăzii care executase puțul. După ce s-a încins cu o parîmă în jurul mijlocului, s-a înarmat cu ranga cea mai lungă, care fusese pregătită din timp, și a coborît în puț. Sobolevski și Bekasov țineau cu putere capătul parîmei, fiind pregătiți ca la cel dintîi semnal să tragă repede în sus pe brigadierul lor. Mecanicii s-au dus în compartimentul căldărilor să verifice dacă apa pătrundea prin valvula.

Din fundul puțului se auzeau lovituri surde, măsurate. Butorin adîncea puțul de gheață metodic, fără să se zorească. Deodată se auzi un zăngănit, un zgomot puternic de apă și șeful de echipaj strigă tare:

— Vira l...

După o clipă Butorin era la suprafață. Scuturîndu-se de apă, rosti cu o oarecare uimire:

— Țișnește iute. O adevărată fîntînă l...

Am privit în adîncul puțului. Într-adevăr, din fundul lui țîșnea un șuvoi înalt care scînteia la lumina becurilor electrice. Puțul se umplea repede cu apă.

Brigada tăietorilor de gheață își făcuse datoria. Toată greutatea muncilor care mai trebuiau executate revenea acum mecanicilor. De îndată ce apa ajunsese la orificiul exterior al valvei, ea pătrunse în sistemul complicat al conductelor. În compartimentul mașinilor era un ger de -20°C și apa ar fi putut să înghețe. Înarmîndu-se cu lămpi de benzină pentru lipit, mecanicii s-au țîrit toată noaptea pe sub conducte, încălzindu-le. Căldările principale s-au umplut cu apă abia spre dimineață.

Mecanicii hotărîseră să pregătească cu orice preț cu propriile lor forțe toate mecanismele pentru navigație, fără să mai aștepte sosirea spărgătorului de gheață.

Belousov, care înțelegea prea bine cît de anevoioasă era această operație, și-a oferit ajutorul în timpul uneia dintre convorbirile prin radiotelefon :

— Să nu se grăbească băieții voștri. Cînd o să ne apropiem de voi, am să-mi trimit toți șoimii la bordul lui „Sedov”. Ia cît îți trebuie !...

Cum însă eram la curent cu planurile mecanicilor noștri, i-am răspuns :

— Mă rog, o să ne descurcăm cu forțele noastre proprii.

Cînd am revenit din stația de radiotelegrafie, le-am vorbit totuși mecanicilor despre propunerea comandantului spărgătorului de gheață „Sibir”. Această informație a avut efectul cel mai neașteptat : oamenii au primit-o ca pe o jignire serioasă.

— Ce fel de lucrători ne socotesc ei ? N-o să dăm drumul nimănui în compartimentul mașinilor ! au declarat ei cu încăpăținare. La mașini munca a continuat timp de 24 h aproape fără întrerupere.

Îndeobște, muncile de șoc au un efect molipsitor. Am băgat curînd de seamă că Butorin și Gamankov, care terminaseră deja amararea obiectelor, umblau ca plouați. L-am întrebat pe șeful de echipaj :

— Ce s-a întîmplat, Dmitri Prokofievici ?

La început s-a fîsticit, dar pe urmă a început să spună pe nerăsuflăte :

— Cum vine treaba asta ? La mașini oamenii muncesc de se spetesc, muncesc ziua și noaptea, iar eu și cu Gaman-

kov parcă am fi niște pasageri. Ne-am făcut treaba și... hai la odihnă...

— Oare asta-i chiar așa de rău?

— Nu-i de loc plăcut, Konstantin Sergheevici. Îngăduie-ne, mie și lui Gamankov, să pregătim peste plan puntea inferioară pentru membrii noi ai echipajului, care au să vină...

Era cu neputință să-l refuz pe șeful de echipaj. Știam că l-aș fi jignit de moarte: firea lui neastîmpărată nu se putea împăca de fel cu gândul că pe navă cineva muncea mai mult decît el.

Căpătînd învoirea, Butorin și cu Gamankov se apucară de treabă cu înflăcărare. Uitîndu-te la ei, ai fi putut să crezi că toată viața n-au făcut altceva decît să viseze la munca asta. Serile, după sfîrșitul zilei de lucru, ei se înarmau cu ghiordale cu apă și cu cirpe și se duceau să spele puntea inferioară de la pupa, care era murdară, lăsată de mult în paragină. După aceea au piturat-o cu ulei. Apoi au dereticat și au piturat camera de baie și în cele din urmă s-au apucat să meșterească paturi de lemn pentru viitorii locatari ai punții inferioare.

Prinși de aceste griji, n-am mai apucat să sărbătorim cum se cuvine Anul nou, deși acest al treilea revelion ar fi trebuit să fie sărbătorit cu un fast deosebit. Acum nu mai aveam pentru ce să economisim alimentele și bucătăria servea tot ce avea mai bun din ceea ce mai rămăsese în cambuză.

În seara zilei de 31 decembrie în careul ofițerilor masa gемеа de bucate alese. Se răs fătau pe masă două șunci afumate împestritate cu podoabe de hîrtie, felurite gustări și vinuri, torturi și alte bunătăți. Am vrut să aducem în careul ofițerilor chiar și bradul de anul trecut, care era păstrat cu grijă într-una din încăperile de pe puntea superioară, dar în seara aceasta sufla un vînt atît de tare încît dacă am fi încercat să-l aducem în careul ofițerilor toate podoabele vechiului brad ar fi fost distruse. Am renunțat, așadar, la el.

Atmosfera de sărbătoare au creat-o de dimineață felicitările care, de data asta, au fost de trei ori mai numeroase. Ne-au sosit și cereri de articole din partea unui număr mai mare ca oricînd de ziare. Numai mie mi-au revenit 25 comenzi de articole, schițe și salutări. Redacția ziarului „Polearnia Pravda”, prevăzătoare, a avut grijă să-mi comunice chiar și titlul articolului pe care trebuia să-l scriu: *Bună*

ziua, Marele Pământ. Dar, cu toată dorința mea, n-am izbutit să satisfac nici a zecea parte din aceste comenzi : tocmai în ajunul Anului nou am fost peste măsură de supraaglomerați cu muncă.

Cu câteva ore înainte de începerea revelionului, mecanicii au reușit să ridice presiunea la căldările principale. La orele 18 și 40 min vîntul și-a schimbat brusc direcția, începînd să sufle de la est și s-a intensificat pînă la forța 6 (10,8—13,8 m/s). A început viscolul. Ne așteptam să se producă noi deplasări ale banchizelor care să elibereze nava din căușul de gheață pe care se afla, așa că ne-am pregătit intens pentru a pune mașina în funcțiune.

Pe la miezul nopții, membrii echipajului care nu erau ocupați cu munci s-au adunat în careul ofițerilor. Am rostit un toast pentru încheierea cu bine a derivei. După o scurtă convorbire avută la masă, ne-am răspîndit cu toții pe la locurile noastre de muncă. Mecanicii veneau cu rîndul în careul ofițerilor, ștergîndu-și din mers cu cîlți mîinile murdare. După ce ședeau la masă vreo zece minute se întorceau zoriți în compartimentul mașinilor.

După 55 min, după ce intrasem în noul an, s-a auzit zăngănind și trosnind gheața tînără care se spărgea ; în ochiul de apă de la babord începea presiunea. Din cînd în cînd această presiune ajungea la o forță considerabilă și nava era supusă la noi eforturi. Deplasările au durat pînă dimineața. Abia la ora 7 și 50 min s-a făcut liniște și am putut să ne odihnim puțin.

Faptul că am fost antrenați cu toții în munci de șoc a avut, firește, un efect pozitiv. Aceasta a menținut în sînul echipajului spiritul întrecerii și ne-a făcut să uităm primejdiile care ne amenințau, ajutîndu-i pe oameni să-și păstreze stăpînirea de sine. Dar, totodată, trebuia să am grijă ca echipajul să nu ajungă la istovire. Cele trei iernări în Arctica zdruncinaseră sănătatea oamenilor și această încordare la extrem a forțelor și a nervilor avusese o înrîurire nefastă asupra lor.

Trofimov, Efremov și alți cîțiva rătăceau pe navă ca niște umbre, abia tîrîndu-și picioarele și adormind literalmente din mers. Totuși, ghețurile puteau să atace nava cu atîta putere în orice clipă, încît am fi fost nevoiți să ne evacuăm în grabă pe gheață, luînd cu noi rezervele depozitate pe punte. Era, așadar, nevoie să organizez munca în așa fel,

încît oamenii să-și mențină capacitatea maximă de lucru. La cină, cînd s-au adunat laolaltă toți membrii echipajului, am declarat :

— Tovarăși, este timpul să sfîrșim cu munca în asalt. Începînd de mîine se introduce pe navă ziua de lucru de opt ore. Numai în caz excepțional se va putea călca această regulă.

Dispoziția de trecere la ziua de lucru de opt ore a fost întîmpinată cu o nemulțumire vădită, totuși după aceasta în compartimentul mașinilor aproape că nu s-a mai lucrat fără întrerupere ziua și noaptea. Este adevărat că adeseori, după terminarea zilei de lucru oficiale, oamenii se duceau sub diferite pretexte la mașini și-și făceau de lucru pe acolo. Dar aceste incursiuni nu mai aveau nimic comun cu „veghe-rile de vecernie” ale întregului colectiv, cum erau poreclite în glumă la noi nesfîrșitele munci de noapte ale mecanicilor.

Chiar dacă n-am izbutit să respectăm cu strictețe ziua de lucru de opt ore, în orice caz au fost asigurate opt ore de odihnă pentru majoritatea membrilor echipajului.

NAVA AMIRAL a terminat ambarcarea cărbunilor într-un termen record și în seara zilei de 1 ianuarie am primit următoarea telegramă :

„La orele 13 am părăsit Barentsburgul. Am încărcat 1 175 t cărbune. N-au fost mai mulți cărbuni sortați și am plecat încărcăți incomplet. La orele 20 — latitudinea $78^{\circ}14'$, longitudinea $10^{\circ}28'$ est, vînt de est forța 6 (10,8—13,8 m/s). Salutări de Anul nou. *Belousov*”.

Pesemne că nici pe spărgătorul de gheață amiral revelationul n-a fost sărbătorit mai bine decît la noi !...

În timp ce spărgătorul de gheață înainta spre nord, „Sedov” deriva tot mai departe spre sud. În ziua de 1 ianuarie, la ora 17, el se afla la $81^{\circ}06',0$ latitudine nordică și $3^{\circ}09'$ longitudine estică. În ziua de 2 ianuarie la orele 19 noi ajunsem pînă la $81^{\circ}01',9$ latitudine și $3^{\circ}18'$ longitudine. Cu fiecare oră ce trecea deveneau tot mai vădite semnele că ne apropiem de marginea ghețurilor. În regiunea navei noastre numărul ochiurilor de apă creștea. În seara zilei de 2 ianuarie cerul era de culoarea apei, pornind de la nord, trecînd prin est pînă spre est sud-est.



În sfîrșit, în aceeași seară, în chip cu totul neașteptat au fost surprinse primele semne ale hulei îndepărtate a oceanului. În timp ce aranja teodolitul, Buinițki a observat că bula de aer din nivela pentru așezarea lui în poziție orizontală se deplasa încet de la nord la sud și invers. Aceste oscilații se produceau cu o periodicitate precisă, de parcă ar fi fost în timpul balansului.

Buinițki m-a informat numaidecît despre acest fenomen ciudat. Balans în mijlocul gheții în derivă? Această presupunere părea cu totul de necrezut, cu toate acestea m-am îndreptat spre teodolit. Într-adevăr, nivela arăta că nava se balansa încet, aproape imperceptibil.

Am scos nivela de pe teodolit și am dat fuga cu ea pe puntea inferioară de la pupa. După ce am instalat-o aici într-un plan orizontal, ne-am uitat emoționați la bula de aer închisă în tubulețul cu lichid transparent. Iat-o că a tresărit, a alunecat spre nord, s-a oprit și apoi a alunecat înapoi, a pornit spre sud și apoi din nou, după un anumit interval s-a întors.

M-am dus la stația de radiotelegrafie și am scris un raport succint pe care Poleanski l-a transmis pe dată spărgătorului de gheață.

„Observăm tangajul¹ ritmic al navei care se simte bine cu nivela. Totul se desfășoară normal”.

În timpul acesta, echipajul spărgătorului de gheață era îngrijorat de o nouă complicație cu totul neașteptată: vaporul „Uzbekistan”, care transporta cîteva sute de tone de apă dulce pentru căldările spărgătorului de gheață „Sibir” și pentru „Sedov”, s-a pus pe uscat pe niște stînci, la extremitatea sudică a insulei Vorland. Comandantul navei „Uzbekistan” cerea ajutor.

Comandantul expediției a fost nevoit să schimbe drumul spărgătorului de gheață și să se îndrepte cu toată viteza spre nava pusă pe uscat. Nu puteam obiecta împotriva acestei hotărîri, deoarece „Sedov” se afla într-o situație mai puțin periculoasă decît „Uzbekistan”. Cu toate acestea, amînarea apropierei spărgătorului de gheață a fost pentru noi o surpriză neplăcută.

¹ Mișcarea de aplecare a navei de la prova la pupa și invers. — N.R.

Din fericire, spărgătorul de gheață n-a fost nevoit să întirzie prea mult lângă insula Vorland. M. P. Belousov i-a transmis prin radio comandantului de pe „Uzbekistan” aprobarea de a arunca apa dulce peste bord. Nava astfel ușurată a fost ridicată de flux și a ieșit singură de pe stînci, fără ajutorul nimănui.

După ce a pierdut opt ore de drum pentru această operație, spărgătorul de gheață a pornit din nou spre „Sedov”.

Pînă la 79°40' latitudine nordică, spărgătorul de gheață „Sibir” a navigat în ape libere. După aceea însă a fost nevoit să pătrundă în ghețuri compacte. Mai puțin de un meridian despărțea acum navele noastre, dar cit de greu a fost străbătut!

Toată noaptea dinspre 2 spre 3 ianuarie, spărgătorul de gheață și-a croit drum cu dîrzenie spre nord, luminînd drumul cu proiectoare puternice. Viscoalea și sufla un vînt rece de vest. Pe la orele 7 dimineața, spărgătorul de gheață a atins 80°08' latitudine nordică. Mai departe se întindeau banchize compacte, împînzite de spinări de gheață, printre care era greu de găsit nu numai un ochi de apă, dar chiar și un canal. Totuși, comandantul navei amiral nu cedă. Ataca fără întrerupere ghețurile, croindu-și drum înspre „Sedov”.

În ziua de 3 ianuarie, la orele 9 dimineața, ca de obicei, toți oamenii de pe „Sedov” s-au răspîndit pe la locurile lor de muncă. Din cabine se auzeau pocnete și sfîrșituri — mecanicii încercau instalația de încălzire cu abur care avea să înlocuiască dintr-un moment într-altul sobițele noastre. Butorin și Gamankov dereticău încăperile. Andrei Gheorghievici, care era de cart de la orele 8 dimineața, întocmea buletinul meteorologic curent și punea la punct jurnalul de bord.

Buinițki încerca zadarnic să prindă în spațiile libere dintre norii lăsați în jos măcar o singură stea, pentru a putea stabili poziția lui „Sedov”: pentru noi era foarte important să știm la ce distanță de noi se află spărgătorul de gheață.

Pe la orele 11, Butorin a ieșit pe punte pentru o treabă oarecare. Aruncîndu-și privirea spre orizont, a zărit ceva care l-a ținut locul și l-a făcut să-și piardă o clipă graiul: undeva spre sud-est părea că strălucea raza unui proiector.

La început, șeful nostru de echipaj nu-i venea să creadă ochilor. Pînă acum fusese în cîteva rînduri amarnic

păcălit de stele, pe care le luase drept luminile spărgătorului de gheață. Poate că și de astă dată licărise la orizont o stea dintre nori ?

Butorin își aținti privirea în beznă. După câteva minute, apariția razei de lumină se repetă.

Șeful de echipaj îl chemă pe Andrei Gheorghievici, îi arată locul de unde clipea raza proiecteurului și apoi se rezezi să mă caute.

Mă aflu în careul ofițerilor când Butorin intră val-virtej. Chipul lui exprima și bucurie, și tulburare, și uimire și un fel de neîncredere în sine.

— Konstantin Sergheevici ! spuse pe nerăsuflăte șeful de echipaj. Spre sud sud-est un proiector !...

N-am vrut să cred. Câte ți se mai pot năzări când aștepti cu atita ardoare întâlnirea cu spărgătorul de gheață ! Am ieșit pentru orice eventualitate din careul ofițerilor și am urcat pe puntea de comandă. În urma noastră au năvălit buluc pe punte observatorii voluntari.

Era întuneric. Pe cer nu se vedea nici o stea ; norii care se țirau pe jos acopereau tot orizontul. Obscuritatea opacă masca tot ce se afla mai departe de 10—20 m de navă.

— Ei, unde-i proiectorul ? l-am întrebat pe Butorin.

Șeful de echipaj răspunse pe un ton vinovat :

— Uite colo, spre sud sud-est se vedea...

Andrei Gheorghievici confirmă :

— A fost, a fost... și eu am văzut.

După cinci minute am privit iar în întuneric. Nu izbuteam să zărim nimic altceva decît contururile vagi ale creștelor de gheață îngrămădite în apropierea navei. Și deodată, chiar în clipa când voiam să coborîm de pe puntea de comandă, a licărit la sud sud-est o lumină albăstruie îndepărtată. O linie luminoasă, semănînd cu raza unui proiector a traversat orizontul și s-a proptit într-un nor, formînd o răsfrîngere caracteristică.

— Uite !... Uite !... se auziră glasuri din toate părțile.

— Păi n-aș fi vorbit degeaba, rosti mîndru șeful de echipaj, căruia îi reveniră pe dată calmul și stăpînirea de sine.

Așteptam acum cu cea mai mare nerăbdare reluarea legăturii prin radio cu spărgătorul de gheață : voiam să verificăm dacă presupunerile noastre erau exacte. La ora 14 l-am chemat pe Belousov la radiotelefon :

— Vă vedem la sud sud-est ! Pentru a ne putea convinge de aceasta, ar fi bine să puneți timp de două-trei minute reflectorul vertical.

Belousov a răspuns :

— Konstantin Sergheevici, vom merge numai înainte, înapoi nu ne vom întoarce. Gheața este foarte dură, dintr-o singură lovitură înaintez doar 2—3 m. Elicele se înțepenesc. Iau direcția puțin spre vest. După calculele noastre, până la „Sedov” au mai rămas în linie dreaptă 30—35 mile. O să îndreptăm îndată reflectorul la zenit.

Am alergat iar pe punte. La sud sud-est se vedea vag ca și până acum dunga aproape orizontală de lumină albăstruie care se oprea în nor. Deodată a tresărit și a început să se ridice în sus. Cînd a ajuns în poziție verticală s-a oprit.

— Ura !... au strigat oamenii pe punte. Proiectorul... Proiectorul !...

Raza aceea albastră, îndepărtată ne trezea bucurie în inimi. Părea să-l cheme, să-l ademenească pe „Sedov” spre sud, făgăduindu-i întâlnirea apropiată cu mult așteptatul spărgător de gheață. Acum, chiar și scepticii cei mai incorigibili au început să spună că se apropie sfîrșitul derivei noastre.

Cît de mult doream să-i dăm spărgătorului „Sibir” un semnal de răspuns ! Dar o întîmplare stupidă ne răpise posibilitatea de a face acest lucru : chiar în ajun mecanicul nostru șef, scoțînd oglinda din reflector ca s-o șteargă, alune-case și căzuse făcînd-o țîndări.

Am hotărît să încercăm să înlocuim cu ceva reflectorul spart. Aveam în depozit un bec puternic de 1 000 de lumini. L-am racordat la rețeaua electrică prinzîndu-l cu o barbetă și am început să-l tragem cu băgare de seamă pînă cînd a ajuns chiar sub mărul arborelui mare.

L-am chemat din nou la telefon pe căpitanul spărgătorului de gheață și i-am comunicat :

— Vedem reflectorul limpede, cît se poate de limpede la sud sud-est. După o jumătate de oră vom pregăti iluminatul nostru. Urez succes !...

La orele 15 becul nostru de 1 000 de lumini fusese urcat sub măr. Mecanicii au pus în funcțiune motorul „Cervonii Dvigun” și lampa s-a aprins dînd o lumină strălucitoare. Din păcate însă lumina aceasta nu putea să înlocuiască raza proiectată a unui reflector, astfel că a trebuit să stingem becul pentru cîtva timp.

În ziua de 3 ianuarie, la orele 12 și 50 de minute, atît noi cît și ofițerii timonieri ai spărgătorului de gheață amiral am izbutit să determinăm simultan coordonatele. „Sedov” se afla la 80°56',0 latitudine nordică și 3°10' longitudine estică. Spărgătorul de gheață „Sibir” se afla la 80°33' latitudine nordică și 4°15' longitudine estică.

Așadar, în seara de 3 ianuarie spărgătoarele de gheață „Sedov” și „Sibir” s-au întîlnit în mijlocul ghețurilor, despărțindu-le, pare-se, o distanță foarte mică. Spărgătorului de gheață nu i-ar fi trebuit mai mult de trei ore pentru a străbate această distanță, dacă ar fi întîlnit în drum gheață mai mult sau mai puțin rărită. Dar legile navigației în Arctica ne învață că, printre ghețuri, drumul cel mai scurt, ca distanță, poate să nu fie totdeauna cel mai scurt, în ce privește timpul cheltuit pentru a-l parcurge. Și, într-adevăr, pentru a străbate aceste 20—25 mile, vigurosul spărgător de gheață a avut nevoie nu de o zi și nici de două, ci de zece zile în cap. După o luptă lungă și îndirjită dusă împotriva ghețurilor vechi de mulți ani, spărgătorul de gheață s-a apropiat abia la 13 ianuarie de „Sedov”.

Zilele de la 3 și 13 ianuarie s-au scurs și pe nava noastră, pline de griji serioase și de muncă îndirjită. Aceste griji erau însă cu totul de altă natură decît acelea care frămîntau echipajul spărgătorului de gheață. În timp ce nava amiral asalta banchiza veche de mulți ani, „Sedov” avea de îndurat serioase neplăceri din pricina... abundenței de apă liberă de ghețuri. După ce se smulsese definitiv din banchiza cu care derivasem laolaltă mai mult de un an, nava noastră se legăna neajutorată în mijlocul imensului ochi de apă care se formase. În aceste zile ea n-a avut de suportat nici o presiune serioasă. O deosebire atît de netă între mediul înconjurător al celor două nave care erau aproape alătura reprezenta un caz cît se poate de rar și totodată foarte instructiv în practica maritimă. De aceea, echipajele ambelor nave urmăreau desfășurarea evenimentelor cu cea mai mare atenție.

Pregătirea navei noastre pentru navigație fusese terminată încă de la 3 ianuarie. Puteam să începem singuri lupta împotriva ghețurilor de îndată ce am fi putut să ne eliberăm din captivitatea căușului greu de gheață în care cîrma și elicea se aflau ferecate. Trebuia să așteptăm răbdători sosirea acestei

clipe, veghind la posturile noastre. M-am întors la jurnalul meu, căci acum puteam să-mi fac timp pentru însemnări, și am notat în el tot timpul, pas cu pas, desfășurarea întâmplărilor în cursul acestor zile.

„4 ianuarie 80°48',0 latitudine nordică, 2°57' longitudine estică. După o lungă întrerupere, iau iarăși condeiu în mână. Se petrec multe evenimente și toate sînt atît de importante!

După ora Greenwichului — orarul nostru de acum — este 6 dimineața, dar încă nimeni nu s-a culcat. Tot echipajul este agitat; oamenii așteaptă ca dintr-o clipă într-alta să aibă loc întîlnirea cu nava amiral.

Mi-e teamă că lucrurile nu stau chiar așa. În tot cursul nopții spărgătorul de gheață nu s-a putut apropia de noi nici cu o milă.

Am avut adineauri o convorbire cu Belousov. El mi-a comunicat că spărgătorul de gheață a nimerit în cîmpuri compacte și că în jurul lui se produc presiuni puternice. Se înalță creste de gheață imense. Pentru a nu cheltui cărbunii în zadar, comandantul expediției a hotărît să aștepte pînă cînd se vor schimba condițiile.

Mihail Prokofievici a rugat să mai controlăm o dată dacă vedem proiectorul spărgătorului de gheață. L-am trimis pe Bekasov din stația de radiotelegrafie pe punte. El a stins originalul nostru far, becul ridicat pe arborele mare, și timp de cîteva minute a privit în beznă. Dar n-a putut să deslușească nimic, deoarece nori joși acopereau orizontul.

Așadar, să așteptăm o vreme mai bună. Este îmbucurător și faptul că în regiunea unde ne aflăm nu se constată indiciile vreunei presiuni care îi neliniștește atît de mult pe cei de pe spărgătorul de gheață...

Orele 12. Am dormit puțin și mă simt mai înviorat. Pe «Sedov» activitatea își urmează cursul. Mecanicii termină montarea instalației de încălzire cu abur.

În careul ofițerilor nu se mai face foc în sobiță. Ciudat! Tot timpul mi se pare că lipsește ceva. Lipsește confortul de pînă acum. Nu mai fierbe, ca înainte, ceainicul pe sobiță, nu trosnesc cărbunii, nu răspîndește căldură burlanul de tablă. Cît ne-am mai canonit cu aceste sobițe; iată, nu mai sînt și am și început să le ducem dorul. Ce înseamnă puterea deprinderii!

Am primit acum o telegramă din partea lui Belousov. Spărgătorul de gheață stă pe același loc în mijlocul unei banchize cu creste de gheață de forța 10. Gheața nu cedează for-

ței. La ei, la fel ca și la noi, suflă un vînt de nord. Așadar, vom deriva, ca să spun așa, în colectiv pînă cînd spărgătorul de gheață se va smulge din capcana în care a nimerit.

Orele 23. Tot timpul suflă vînturi din jumătatea nordică a orizontului. Bîntuie viscolul. La orizont este o pînză de pîclă: nu vedem luminile spărgătorului de gheață.

Buinițki a izbutit să determine coordonatele. În 24 h am fost purtați cu 8 mile spre sud. Nu-i rău. Mai rău este că am înaintat totodată cu 13 min longitudine spre vest. Cu cît ne apropiem mai mult de Groenlanda, cu atît avem mai puține șanse să ieșim repede dintre ghețuri.

Spărgătorul de gheață, încătușat între ghețuri, continua să stea nemișcat...

5 ianuarie, orele 10 dimineața. O schimbare totală! Vîntul a sărit cu 180° și acum suflă de la sud-est. Un adevărat vînt rece dinspre sud-est cu viscol care bîntuie la suprafața gheții. Acesta este un indiciu că dacă deriva noastră spre sud nu se va opri, cel puțin se va încetini. Presiunea atmosferică în scădere, temperatura în creștere. Trebuia să așteptăm o nouă intensificare a vîntului și a deplasărilor.

Tokarev a pus acum în funcțiune motorul de rezervă și nava a fost scaldată în lumină electrică. Lumina este necesară muncilor care se efectuează în compartimentul mașinilor: acolo mecanicii repară pompa centrifugă și etanșează presgarniturile mașinii principale. Este ultima operație înainte de a o pune în funcțiune!

Profitînd de acest prilej, am aprins și becurile din cabinele noastre. Nu mai sînt deprins să scriu la lumina electrică — pare prea vie după opaițele noastre cu petrol.

Operatorii de cinema aflați la bordul spărgătorului de gheață «Sibir» ne roagă stăruitor să nu îndepărtăm amenajarea noastră pentru iernat. Ei vor să păstrăm intactă fizionomia navei în derivă. Vrînd să le fac pe plac, am hotărît să las tot ce se poate din înfățișarea primitivă în care se află.

La drept vorbind, ca să fiu sincer, noi înșine distrugem cu inima strînsă tot cadrul cu care ne-am deprins atît de mult în anii aceștia. Mi-e teamă că și în locuința mea de la Moscova îmi va veni dorința să instalez o sobiță, să atîrn la ferestre blănuri de cîine și să-mi beau ceaiul mirosind a fum, la lumina unei lămpi cu petrol...

Orele 16. 80°48',0 latitudine nordică, 1°48' longitudine estică. În sfîrșit, spărgătorul de gheață a început să înainteze.

Deja astăzi la ora 13 lumina proiecteurului lui se vedea deslușit la sud-est. Când au stins proiectorul, pe locul unde se aflau se zărea văpaia turbure a luminilor spărgătorului de gheață.

Am aprins din nou lampa pe arborele mare, dar cei de pe spărgătorul de gheață tot n-au putut s-o zărească.

Cu o oră în urmă am vorbit prin telefon cu Belousov. Iată ce mi-a transmis :

— Astăzi am încercat din nou să răzbat, dar n-am avut trecere decît spre est și spre vest. În direcția nord mă înfigeam tot timpul într-un masiv dur și compact. Am fost nevoit să mă opresc din nou, ca să nu cheltuiesc cărbunii în zadar. Am determinat coordonatele pe cale astronomică, imbinînd determinarea cu relevmentul lui «Sedov». Rezultatul este latitudinea $80^{\circ}35'$, longitudinea pe care se află «Sedov». Firește că sînt posibile erori atunci cînd ai un asemenea orizont, dar nu cred să fi greșit prea mult. Voi lumina cu proiectorul. Te rog uite-te și spune-mi dacă se vede sau nu. Între timp am înaintat spre est cu o milă, iar relevmentul s-a modificat cu 7° , ceea ce denotă că sîntem aproape unul de altul.

Am răspuns că vedem bine reflectorul, l-am informat amănunțit despre starea ghețurilor din jurul lui «Sedov» și l-am sfătuit din nou să caute un drum spre noi prin sud-vest. Este cu neputință ca masivul dur și compact despre care vorbește Mihail Prokofievici Belousov să se întindă la nesfîrșit !

În regiunea noastră, ochiul de apă se lărgeste mereu pe oră ce trece.

Începînd de la orele 10 dimineata, pe toate cele 32 de carturi pînă la limita vizibilității au început să apară unul după altul canale avînd direcția nord-sud. Pe alocuri zărim un cer de culoarea apei.

6 ianuarie, orele 1 și 30 min. Abia m-am pregătit să mă culc, cînd a venit în goană Aleksandr Aleksandrovici Poleanski cu o știre extraordinară : se zăresc foarte deslușit la sud-est luminile spărgătorului de gheață. Face impresia că se apropie de noi.

Am sărit în picioare și m-am năpustit pe punte. Într-adevăr, spărgătorul de gheață era aproape de tot. Chiar și cîinii noștri Jerry și Ldinka i-au simțit apropierea : au coborît în goană pe gheață lătrînd cu glasurile lor răgușite la luminițele îndepărtate. Pesemne că în închipuirea lor sărăcăcioasă li se înfățișa la orizont cine știe ce monstru.

Am dat dispoziții să se aprindă becul de pe arborele mare în nădejdea că acum vom fi zăriți ! Și într-adevăr, după câteva minute radiotelegrafiștii navei amiral l-au chemat pe Po-leanski și au comunicat :

«Vedem luminița voastră».

Orele 3. Ce-am vrut să spun ? ...Am fost nevoit să întreprind însemnarea precedentă din pricina unei ursoaice pe care am împușcat-o adineaori.

Vreau să descriu evenimentul, așa cum s-a petrecut.

Mai întâi a venit în goană la mine Nedzvetki, care se pare că devenise specialist în depistarea fiarelor. Așadar, Nedzvetki mi-a spus :

— Konstantin Sergheevici ! Un urs chiar lângă bord !...

Am luat pușca și am alergat pe punte. Într-adevăr, la zece pași de navă se mișca de colo-colo o fiară albă miștoasă. Era, pesemne, flămândă și căuta ceva de mâncare.

Mi s-a făcut milă de ea și am lăsat pușca jos. La ce ne trebuia ? Doar peste puțin timp ne vom întâlni cu spărgătorul de gheață și vom putea să ne completăm rezervele cu alimente mai bune decât carnea de urs. Pe urmă am zărit alături de fiară două pete mici albe. Erau niște ursuleți. Dacă i-am prinde și i-am aduce în dar Grădinii zoologice din Moscova ! De obicei, ursuleții nu se depărtează de mama lor când aceasta este ucisă și atunci nu sînt greu de prins. Ispita era mare.

Am ochit și am tras. Ursoaica a căzut pe gheață. Ursuleții au început s-o adulmece. La auzul împușcăturii, tot echipajul s-a repezit pe punte. Înarmîndu-se cu niște plase, Butorin, Gamankov și Bekasov au coborît pe gheață ca să prindă ursuleții.

Nu i-au prins. Abia au coborît vînătorii noștri cu plasele lor pe gheață, că ursuleții s-au strîns unul într-altul, cum s-ar spune umăr lîngă umăr, și s-au avîntat în noapte. Au încercat să-i ajungă din urmă — da de unde ! Au dispărut cît ai clipi.

Dar nu-i nimic. Cel puțin vom trata echipajul spărgătorului de gheață cu bucate exotice : cotlete de urs.

Orele 10. 80°49',5 latitudine nordică, 2°10' longitudine estică. Pare-se că va trebui să mîncăm singuri cotletele de urs. Spărgătorul de gheață încă nu poate să înainteze. Vremea este mizerabilă : ceață, ninsoare, nori scunzi. Deși ne aflăm aproape alături unul de altul, uneori luminile spărgătorului de gheață «Sibir» nu se zăresc.

Orele 15. Adineaure, din canalurile formate în gheața tinăra s-au auzit niște sunete ciudate : ca și cum ar năvăli cu putere aerul printr-un orificiu. Sunetele sînt puternice. Pomorienii noștri spun că sforăie fiarele — focile obișnuite sau focile siberiene. Acum este limpede de ce rătăcea ursoaica cu ursuleții pe lingă navă. Vênise după foci, nu la noi.

Orele 23. Situația rămîne neschimbată. Cele 5—6 mile care ne despart de spărgătorul de gheață sînt mai greu de străbătut decît drumul de la Barentsburg pînă la locul unde ne aflăm. Acum suflă un vînt de nord nord-est de forța 6 (10,8—13,8 m/s). Viscolește. Luminile de pe spărgătorul de gheață nu se zăresc. Doar ciinii îi adulmecă prezența. Coboară, ca și pînă acum pe gheață, lătrînd în direcția lui.

7 ianuarie. 80°44',5 latitudine nordică, 2°00' longitudine estică.

Orele 3. Aceeași situație : ceață, o pînă neguroasă, nori joși, vînt schimbător, capricios. Suflă cînd vîntul de la vest, cînd cel de la sud. Luminile spărgătorului de gheață ne întărită, apărînd și dispărînd în beznă.

La orele 17, cînd s-a luminat puțin, am zărit deslușit la est un cer de culoarea apei. Este oglindirea unui ochi de apă care se află de mult în partea aceea și se întinde aproape în linie dreaptă de la nord la sud. Ochiul de apă este îndărătnic, nu se lasă de fel biruit de ger. De cum se așterne pe suprafața lui o pojghiță de gheață tinăra, iarăși se lărgește.

Seara am izbutit să determinăm coordonatele. Constatăm că în decurs de trei zile și trei nopți am înaintat doar cu 3,5 mile spre sud. În schimb am fost purtați spre vest cu un grad întreg. Lucrul acesta nu-mi place de loc. N-am nici un chef să trec în emisfera occidentală.

Radiotelegrafiștii care urmăresc cu atenție toate emisiunile de la bordul spărgătorului de gheață «Sibir» ne întor-mează că în urmă cu un ceas spărgătorul de gheață a ridicat presiunea la căldări și a început să forțeze iarăși gheața. Undeva la babord au dat de un ochi de apă și acum spărgătorul de gheață încearcă să-și croiască drum pînă la el, pentru a se apropia de noi pe la vest.

8 ianuarie, orele 19. Urmărim cu atenție luminile spărgătorului de gheață «Sibir». La început, spărgătorul de gheață înainta spre vest. Apoi s-a oprit și a pornit încet, încet, înapoi spre est. Acum stă pe loc. Ni se transmite de la bordul lui că au început iar să se formeze creste de gheață lingă navă.

În jurul lui se întind numai banchize întinse de gheață masivă de mai mulți ani.

Oricît ar părea de ciudat, noi, care ne aflăm lângă spărgătorul de gheață, nu numai că nu avem de suportat presiuni, dar, dimpotrivă, constatăm o continuă rărire a gheții. La ora 17 și 30 min, la o depărtare de un kilometru și jumătate de navă am văzut deslușit un canal care s-a lărgit repede prefăcîndu-se într-un ochi de apă. Se lărgeste de asemenea și canalul care se întinde la tribord. Mînuscula noastră insuliță de gheață se depărtează tot mai mult de marginea banchizei. Curînd vom începe să plutim în ape libere din ochiul de apă.

Acum, cînd scriu aceste rînduri, sîntem martorii unui fenomen de necrezut : plouă iarna în Arctica ! Temperatura s-a urcat pînă la $+1^{\circ}\text{C}$ și norii aduși de vîntul de sud revarsă deasupra lui «Sedov» lacrimi amare.

Profitînd de faptul că zăpada s-a topit pe dedesubt și s-a pătruns de umiditate, neobosiții Butorin și Gamankov dăduse punctea, aruncînd jos masa grea de zăpadă îmbibată de apă. În sfîrșit, puntea noastră va căpăta un aspect decent...

Da, era cît pe aci să uit ! Dimineața s-a apropiat la babord un urs, dar s-a speriat de lătratul ciînilor și a luat-o repede la fugă. Am coborît pe gheață și am cercetat urmele care se înșiruiau la o depărtare de 50 m de navă îndreptîndu-se spre vest. Judecînd după urme, ne vizitase un oaspe destul de mătăhălos.

9 ianuarie, orele 15. Nava noastră s-a transformat într-o insulă plutitoare.... Iată cum s-au petrecut lucrurile :

După ploaia care a ținut pînă la amiază, am simțit că nava, împreună cu căușul ei de gheață, se depărtează ușor de marginea banchizei. După aceea, în gheața tînără de la babord s-a format un canal enorm, care s-a unit cu cel care se întinde de-a lungul navei la tribord și s-a transformat repede într-un ochi mare de apă.

«Sedov», pomenindu-se împreună cu banchiza lui în ape libere de ghețuri, prova a început să schimbe de poziție. În ultima jumătate de oră prova s-a întors cu 78° .

Spărgătorul de gheață, care se află la o depărtare de 4—5 mile de noi, continua să stea pe loc : mai este blocat între ghețuri și nu poate să se miște nici înainte, nici înapoi.

Orele 18. Avem iluzia că navigăm liberi ! Ochiul de apă s-a lărgit pînă la 700 m. Se depărtează spre sud și se sfîr-

șește la orizont, la aproximativ o milă de noi. La nord, ochiul de apă se depărtează cale de 800 m, apoi cotește spre nord-est.

Vîntul de sud formează în acest ochi de apă valuri care spală banchiza noastră. Cînd apa se scurge, pe gheață rămîne o fosforescență verzuie. O urmăresc cu privirea adînc tulburat. Ce mult este de cînd n-am mai fost în mările sudului !... Tot așa aruncă reflexe fosforescente valurile Oceanului Indian !...

Adineauri a intrat la mine Andrei Gheorghievici și mi-a comunicat că s-a rupt o bucată destul de mare din căușul nostru de gheață. Acum nava noastră se află în mijlocul unei banchize, largă de vreo 40 m și lungă de aproximativ 100 m. Plutește în ochiul de apă și schimbă des de poziție. Acum, drumul nostru la compas este 13°.

Judecînd după toate indiciile, nu sîntem departe de marginea ghețurilor, unde se produce rarefierea lor definitivă. În jur se văd spații întinse de ape libere. Peste tot se văd mereu alte ochiuri de apă. O asemenea stare a ghețurilor nu poate să fie un fenomen pur local. Dacă corpul navei s-ar fi eliberat din căușul de gheață, am fi încercat pe dată să ieșim singuri dintre ghețuri ; spre sud-vest putem găsi aproape sigur o ieșire.

Dar oamenii erau atît de obosiți, încît ar fi fost pur și simplu inuman să-i silesc să arunce în aer gheața care ține încătușate cîrma și elicea. Această muncă este foarte anevoioasă și o vom începe doar atunci cînd va fi absolută nevoie. În afară de aceasta, ar fi riscant să degajăm cîrma și elicea : pericolul presiunilor este încă destul de mare. Dacă vom distruge toată gheața de la pupa, vom expune loviturilor părțile cele mai vulnerabile ale navei. Deocamdată cîrma și elicea sînt acoperite cu o platoșă trainică de gheață.

Orele 19. Am coborît acum de pe punte. Ochiul de apă de la tribord s-a lărgit și mai mult. Insula noastră plutitoare este împinsă de vînt spre mijlocul ochiului de apă. În toate direcțiile se zăresc ape libere de ghețuri. La est nord-est ea se întinde pînă la orizont. Ochiul de apă este acoperit cu sfărîmături mari și mici de gheață. La orizont, în toate direcțiile, îndeosebi la nord-est și la est, cerul are culoarea apei.

10 ianuarie. 81°11',4 latitudine nordică, 3°49' longitudine estică.

Orele 8. Am plutit toată noaptea. Nava, aidoma unui pisoi orb, se poticnește cu prova cînd într-o margine a gheții cînd într-alta.

Mai întii am plutit spre vest, cu prova cînd într-o direcție, cînd într-alta. La orele 3 și 55 min ne-am înfipt în marginea unei banchize mari. Pupa a început să gireze la tribord și nava s-a întors treptat aproape cu 90° ; drumul la compas s-a schimbat de la 39° pînă la 320° . Apoi vîntul ne-a împins din nou spre est.

La orele 6 și 30 min ne aflăm tocmai în mijlocul ochiului nostru de apă, iar cu douăzeci de minute în urmă ne înfipsesem într-o banchiză la nord. Drumul la compas s-a schimbat iar la 346° .

Ciinii noștri, care au făcut pentru prima oară în viața lor cunoștință cu noțiunea de «a naviga» nu se pot dumiri în ruptul capului de ce terenul tare, plăcut pentru labele lor, a fost înlocuit cu o umiditate sărată și dubioasă și caută tot timpul să se mute pe gheață.

Încercările acestea erau cît pe aci s-o coste viața pe biata Ldinka. Cînd ne-am apropiat de o banchiză, ea s-a bucurat și a sărit pe gheață. Dar nava a început să se depărteze. Dîndu-și seama că rămîne singură, Ldinka a început să urle tînguitor, cît o ținea gura, pe toată întinderea Mării Groenlandei.

Am fost nevoiți să umflăm la repezeală o barcă de cauciuc și să întreprindem o „expediție de salvare”. Coborisem deja barca, cînd insula noastră plutitoare s-a apropiat din nou pentru o clipă de margine și dintr-un singur salt ciinele a revenit la bord.

Acum Ldinka este foarte bănuitoare față de tot ce se află pe cealaltă parte a bordurilor de oțel ale lui «Sedov»...

Orele 10 seara. S-a ivit o nouă problemă greu de rezolvat: n-avem de unde să ne procurăm apă dulce pentru băut. Timp de doi ani și jumătate ne-am procurat-o din zăpadă, care dă o apă minunată, foarte curată și sănătoasă. Dar acum, cînd am rămas pe insula plutitoare în mijlocul spațiilor întinse cu apă sărată de mare, n-aveam de unde să ne procurăm zăpadă. Nava este înconjurată doar de o fișie îngustă de gheață, lată de 3—8 m. Pe suprafața acestei fișii zăpada este îngrozitor de murdară.

Sîntem nevoiți să agățăm banchizele care trec pe lingă noi și să adunăm zăpada de pe ele. În urmă cu o oră acostase

la babord o banchiză nu prea mare acoperită cu troiene. Întreg echipajul înarmat cu saci din pînză de doc a plecat neîntîrziat să aducă zăpadă. Din păcate însă banchiza nu s-a oprit decît cîteva minute lingă insula noastră plutitoare și n-am izbutit să umplem cu zăpadă decît trei saci.

Aceasta reprezintă în cazul cel mai bun 4—5 găleți cu apă. Cam puțin !

Spărgătorul de gheață continuă să stea pe loc.

Mihail Prokofievici a întreprins în ultimele 24 h două recunoașteri pe jos. Am primit adineauri o telegramă de la el :

«Konstantin Sergheevici ! Expedițiile noastre efectuate pe jos ne-au arătat că de la spărgătorul de gheață pornește un canal care se îndreaptă spre est nord-est, apoi se îndreaptă spre est și se depărtează spre sud-est. Departe de capătul final al recunoașterii spre sud-est se zăresc pe cer pete de culoarea apei. În foarte multe puncte, canalul este închis. Pe alocuri apa are o lărgime de 6—8 m. Canalul a străpuns o gheață foarte masivă, îngrămădită. Pesemne că gheața aceasta plutește împreună cu voi de la arhipelagul Novaia Sibir. Dacă canalul nu se va desface pînă la spărgătorul de gheață, forțarea lui va putea provoca o deteriorare a corpului navei. Recunoașterea pornită de la acest canal în direcția lui «Sedov» a constatat o gheață masivă de mai mulți ani, care nu prezintă nici un indiciu de rarefiere.

Din această recunoaștere am tras următoarele concluzii :

1) să așteptăm pînă cînd se va lăți canalul care se întinde spre est nord-est și să ieșim prin el în ochiul de apă, iar după aceea să încercăm din partea lui răsăriteană să găsim o trecere prin ochiul de apă în care se află «Sedov» ;

2) să ne croim o trecere înapoi pe drumul pe care am venit aici, să ieșim în ochiuri de apă, dacă mai există încă, să răzbatem prin ele spre est și să căutăm iar o trecere prin partea răsăriteană a ochiului de apă în mijlocul căruia se află «Sedov».

După cum vezi, deocamdată ambele variante prevăd drumul pe la est. De îndată ce se va schimba starea ghețurilor, vom purcede la aplicarea uneia dintre ele. Totul va depinde de faptul care dintre variante va consuma mai puțin cărbuni. Iată care sînt deocamdată perspectivele...»

Vreau să arăt că perspectivele sînt cît se poate de sumbre. I-am spus încă de la 6 ianuarie lui Mihail Prokofievici că în regiunea în care se afla acum spărgătorul de gheață cerul nu ogîndise încă niciodată culoarea apei. Pesemne că spărgătorul de gheață a pătruns în canalul care se întinde în zigzag și

care, după cum ne-am convins deja, nu se lasă influențat de acțiunea vînturilor.

Orele 12. Briul de gheață al lui «Sedov» se distruge tot mereu. Nu de mult s-a mai desprins de el încă o bucată pe care se aflau căpriorii de lemn care ne serviseră pentru măsurările de mare adîncime. Căpriorii, laolaltă cu o bucată din banchiză, sînt purtați spre nord-est.

Între bordaj și briul de gheață s-a format o crăpătură adîncă în care clipocește apa. Ce bine ar fi dacă căușul nostru s-ar desprinde cu totul de corp! Gheața devine sfărîmicioasă. Adineauri am făcut o baie rece: m-am apropiat de marginea briului de gheață de la babord și m-am afundat imediat într-un fel de mocirlă lichidă — gheața se sfărîma și arăta de parc-ar fi fost gelatină. Bine că prin preajma mea se afla ceva ce aducea a mușuroi — o rămășiță a unei creste de gheață. M-am agățat de ea și am ieșit afară.

De dimineață a burnițat, iar acum cade cea mai autentică ploaie.

Orele 18. Valurile continuă să năruie căușul de gheață al navei noastre. Cu o jumătate de oră în urmă s-a mai rupt o bucată zdravănă de gheață din insulița noastră plutitoare, nu departe de pupa. De sub această bucată de gheață au ieșit la suprafață două sloiuri mari stratificate, făcînd ca nava să se balanseze ușor.

S-a făcut puțin mai frig. Ninge. Ochiul nostru de apă s-a unit parțial, dar «Sedov» continuă să se miște dintr-un loc într-altul, schimbîndu-și prova ușurel. La orele 9, drumul nostru la compas era de 349° , la orele 16 de $12,5^\circ$, iar acum se apropie de 300° .

Orele 23. Acum «Sedov» se află chiar în mijlocul ochiului de apă care este înțesat cu sfărîmături mari și mici de gheață. Banchizele se deplasează în toate direcțiile. Drumul la compas al navei — 225° .

De curînd au fost determinate coordonatele. Acum, cînd nava se mișcă, nu este chiar atît de simplu să determinăm coordonatele: nivelul teodolitului reacționează foarte sensibil la cele mai înfime oscilații, iar bula de aer din interiorul nivelei se mută ușor. De aceea cu teodolitul acum lucrează, concomitent, Buinițki și Efremov: unul constată poziția bulei de aer, iar celălalt, în același timp, măsoară înălțimea.

Astăzi, coordonatele noastre sînt : $81^{\circ}11',4$ latitudine nordică, $3^{\circ}49'$ longitudine estică. În decurs de trei zile, vînturile puternice de sud ne-au împins cu 25 mile spre nord-est !

Cifra aceasta prezintă un interes deosebit.

Țin să arăt că starea ghețurilor din Marea Groenlandei se caracterizează printr-o mare varietate. În timp ce, atît iarna cît și vara, de-a lungul întunecoaselor coaste stîlcoase ale Groenlandei se scurge spre Atlantic un torent nesfîrșit de gheață, în est, întinderi imense sînt cu desăvîrșire libere de ghețuri : se manifestă influența binefăcătoare a Golfstreamului cald. Marginea răsăriteană a ghețurilor din Marea Groenlandei se întinde de la nord-est spre sud-vest (iar uneori de-a dreptul de la nord la sud) — de la Spitzbergen, trecînd pe lingă insula Jan Mayen, și îndreptîndu-se spre Islanda. Hota-rele ei sînt constante : vara ea se retrage doar puțin spre vest ridicîndu-se pînă la 82° latitudine nordică, iar iarna se deplasează puțin spre est, coborînd pînă la 80° latitudine nordică. Spațiul imens care se întinde la est de marginea ghețurilor pînă la Spitzbergen este denumit de multă vreme golful Balenelor ; pe vremuri aceste locuri mișunau de balene și din toate colțurile lumii veneau aici vînători după această pradă aducătoare de cîștig. În Marea Groenlandei însă balenele au fost exterminate.

La 4 decembrie, cînd «Murmanet», navigînd în ape libere de ghețuri, se ridicase pînă la $79^{\circ}51'$ latitudine nordică și la 10° longitudine estică, ne mai despărțeau de acest golf doar 400 km.

Pînă atunci deriva lui „Sedov” și a banchizelor din jurul lui corespundea întocmai acțiunii vîntului : viteza derivei ghețurilor era aproximativ de 50 de ori mai mică decît aceea a vîntului care provocase deriva. Acum însă, cînd sub acțiunea vînturilor constante dinspre nord ne apropiam de golful Balenelor, înaintarea noastră spre sud a început să se accelereze tot mai mult : cu cît ne apropiem de ape libere de ghețuri, cu atît ghețurile se supun mai docile acțiunii vîntului. După cum rezultă din studierea datelor referitoare la mișcarea ghețurilor și la vînt, viteza derivei poate să ajungă la a zecea parte și chiar mai mult din viteza vîntului, dacă în direcția vîntului se află în față ape libere de ghețuri.

În acest caz, viteza derivei crește într-o anumită progresie : cu cît în direcția vîntului apele libere sînt mai aproape, cu atît deriva este mai rapidă. Așadar, în chip firesc, încă în

primele zile ale lui decembrie au început în regiunea lui „Sedov” deplasări ale ghețurilor, s-au ivit spărturi, ochiuri de apă: ghețurile aflate înaintea noastră se desprindeau depărându-se repede tot mai mult spre sud.

Dar iată că situația s-a schimbat brusc. Vânturile constante de la nord au fost înlocuite cu altele care suflau tot atât de constant de la sud. Și cum în regiunea derivei noastre toată gheața era foarte rărită, saltul brusc spre nord nu a provocat nici o presiune mai serioasă. Chiar acum, când am fost împinși cu o jumătate de grad spre nord, prin preajma navei nu se observă nici un indiciu că ghețurile s-ar tasa.

Toate acestea dovedesc că apele libere de ghețuri sînt aproape.

Astăzi, în timp ce dormeam după cart, spărgătorul de gheață «Sibir» a semnalizat cu un sunet de sirenă. Cei de pe «Sedov» au auzit doar o dată ceva care semăna a șuierat de sirenă. Luminile spărgătorului de gheață se văd, ca și pînă acum, spre sud sud-est, dar mai slab. Pesemne că spărgătorul de gheață a fost împins puțin mai departe...

11 ianuarie, orele 12. 81°06',7 latitudine nordică, 3°50' longitudine estică. În sfîrșit, a început să sufle mult așteptatul vînt de nord! Aceasta s-a produs curînd după miezul nopții, pe cînd era de cart Sobolevski. Mai întîi vîntul s-a potolit. După aceea a început să sufle de la nord mai întîi slab, apoi din ce în ce mai tare. Acum tot cerul este acoperit de nori și pe punte bate un vînt de forța 8 (17,2—20,7 m/s), aproape numai de la nord, deviind doar puțin de tot spre est. Este de presupus că spărgătorul de gheață va scăpa acum din captivitatea lui.

«Sedov» continuă să plutească în ochiul de apă. La ora 1 și 45 min a atins cu gurna stîngă marginea gheții și a început iar să gireze. La ora 8 dimineata drumul nostru la compas a fost de 165°. Apoi nava a început să fie împinsă spre est și acum girează în direcție opusă.

Cred că de astă dată vîntul rece de nord ne va împinge mult mai departe spre sud.

Orele 15. Am izbutit să ne completăm rezervele de apă dulce: o banchiză troienită s-a apropiat la pupa. Am anunțat muncă în asalt și, în cele 15 min cît a stat banchiza lîngă navă, am apucat să încărcăm pe navă șase saci cu zăpadă. După aceea, banchiza s-a îndepărtat.

Orele 18. Vîntul de nord s-a intensificat pînă la furtună. Viscolește. În ochiul de apă gheața este în continuă mișcare. Din căușul de gheață al lui «Sedov» se frîng mereu alte sloiuri. Valurile sînt fosforescente. Priveliște înspăimîntătoare și totodată minunată, care nu poate fi comparată cu nimic...

12 ianuarie, orele 3. E tirziu, dar la bord nimeni nu doarme. Vîntul de nord s-a intensificat pînă la forța 10 (24,5—28,4 m/s). În jurul nostru totul este în fierbere. Șuieratul vîntului, plescăitul apei, gemetele gheții tinere care se frînge pe valuri, tînguitul jalnic al greementului ne răpesc liniștea.

Deocamdată nu ne amenință nici o primejdie. Nu sînt nici acum indicii de presiuni. În schimb, situația spărgătorului de gheață s-a agravat. De acolo ni se transmite că niște banchize uriașe care înțepeniseră nava s-a pus în mișcare și-i presează corpul. Coastele solide ale spărgătorului de gheață rezistă admirabil presiunii, dar șeful expediției a dat pentru orice eventualitate dispoziția să se scoată pe punte rezerva pregătită pentru eventualitatea unui pericol iminent. Au fost ridicați din cale saci cu făină, cărbuni, sobițe, un post de radio de rezervă, îmbrăcăminte calduroasă, echipament.

Orele 9. Noaptea s-a scurs relativ calm. Nava a înregistrat doar rareori izbituri slabe — la tribord s-a produs presiunea gheții tinere formată în ultimele 24 h. La babord, la o depărtare de 200—300 m se întinde, ca și pînă acum, apă liberă de ghețuri.

Ni se transmite de pe spărgătorul de gheață că presiunile s-au terminat cu bine acolo. Banchizele au crăpat, de-a lungul canalurilor s-au înălțat lanțuri de creste de gheață, după aceea încordarea a slăbit și banchizele au început să se desprindă.

Orele 20. Adineauri am terminat o convorbire lungă prin radiotelefon cu corespondenții de presă aflați la bordul spărgătorului de gheață. Am răspuns la întrebările lor împreună cu Trofimov. Ni s-au pus foarte multe întrebări, astfel că am stat de vorbă mai mult de o oră. În încheiere, corespondenții ne-au amenințat :

— Vă rugăm să vă pregătiți pentru atacul nostru.

Ce să-i faci, sîntem gata să-i ținem piept. Pare-se că va fi o bătălie crîncenă. La bordul spărgătorului de gheață se află zece corespondenți speciali și de bună seamă că fiecareia i se va cere o operă completă de schițe, nuvele și amintiri. Va fi nevoie să organizăm o muncă literară de șoc.

Orele 22. Hulă. Adevărată hulă oceanică ! A ajuns pînă la noi maiestuoasa răsuflare a îndepărtatului Ocean Atlantic. Ce fericire să simți după doi ani și jumătate de liniște mormîntală balansul ritmic al navei, să vezi cum se rostogolesc uriașe valuri de apă, să auzi ecourile unui uragan îndepărtat care zbuciumă oceanul...

Am simțit influența hulei oceanice încă în urmă cu cîteva ore — banchizele se lăsau și se apropiiau periodic producînd scîrțîitul caracteristic presiunilor, apoi se ridicau și se depărtau una de alta. Ne venea însă greu să credem că era chiar hula.

Am coborît pe gheață, m-am trîntit chiar la margine și, lungindu-mă cu tot corpul, am început să observ. Da, era hula oceanică adevărată : frînturile de gheață se legănau și se mutau una în locul celeilalte cu o periodicitate strictă de 9—10 s.

Cînd am revenit la bord, am constatat că aici se făceau simțite noi indicii ale existenței hulei : lămpile atîrnate se legănau ritmic.

I-am comunicat pe dată observațiile mele lui Belousov. Hula avea să desăvîrșească distrugerea banchizelor din jurul spărgătorului de gheață «Sibir». Ea le va fărîmița în sloiuri mărunte, cu atît mai mult cu cît vîntul de nord suflă cu aceeași forță.

Orele 23. Am vorbit adineauri la telefon cu Belousov. Mi-a spus că și la bordul spărgătorului de gheață se simte deslușit hula oceanică. Banchizele se năruie și se fărîmițează. Ne putem aștepta dintr-o clipă într-alta ca drumul spre „Sedov” să devină liber.

Toți înțeleg că au mai rămas doar vreo 7—8 h pînă la întîlnirea cu spărgătorul de gheață. Munca clocotește peste tot. Butorin și Gamankov termină de piturat puntea inferioară de la pupa. Mecanicii verifică funcționarea sistemului de încălzire cu abur în camera de baie a navei ; Efremov, Bui-nițki și cu mine adunăm actele, împachetăm materialele observațiilor științifice.

Toți zoresc, toți se grăbesc. E o atmosferă de însuflețire generală de parcă ne-am afla într-o gară în așteptarea trenului. Trenul are o oarecare întîrziere, și nerăbdarea crește.

Într-un fel sau altul, deriva a luat sfîrșit. „Sedov” a parcurs în derivă 6100 km ! Încă o oră sau încă 24 h nu mai

pot avea nici o însemnătate. Atît nava cît și noi ne aflăm în deplină siguranță. Nu mai aveam să ne temem de presiuni.

Deriva s-a sfîrșit.. Ce uriaș conținut cuprinde această propoziție scurtă ! A fost o școală foarte grea, aspră, departe de orice romantism și de falsul sentimentalism. Și sînt mîndru că echipajul nostru a putut s-o ducă cu cinste pînă la capăt.

Se vor mai scrie și se vor spune multe lucruri despre deriva spărgătorului de gheață «Gheorghe Sedov». Specialiștii vor calcula cu o precizie pînă la o sutime salinitatea probelor de apă oceanică adunate de noi, vor analiza adîncimile măsurate de noi, vor calcula corecțiile pentru compasuri pe baza măsurărilor noastre magnetice, vor cerceta probele de plancton colectate de noi, vor stabili noi legi ale dinamicii ghețurilor mișcătoare, vor preciza căile urmate de cicloane, vor folosi măsurările noastre gravimetrice pentru a preciza forma pămîntului.

De bună seamă că aceste legi noi pe care știința le va stabili pe baza materialelor adunate de noi vor prezenta o valoare deosebită. Dar mai prețioasă dintre toate acestea este legea simplă a vieții, căreia deriva noastră i-a dat o nouă confirmare. Este legea omului simplu sovietic.

Cînd Fridtjof Nansen s-a pregătit pentru expediția lui, a ales ca tovarăși de drum oamenii cei mai vigoșoi, cei mai energici și cu voință, care s-au încumetat să-l urmeze de bunăvoie în această cursă riscantă.

Cînd Richard Byrd s-a pregătit să plece în Antarctica a verificat cu foarte mare atenție pe fiecare tovarăș de drum, reținîndu-i pe cei mai zdraveni și mai rezistenți...

Și iată că în lunga listă a victoriilor științei arctice se înscrie numele navei noastre, al unei nave sovietice obișnuite, care nu fusese cîtuși de puțin adaptată pentru o derivă îndelungată în mijlocul banchizelor polare, cu un echipaj sovietic obișnuit, care nu se pregătise de loc pentru o călătorie atît de grea.

Printre membrii echipajului nostru se aflau și oameni bolnavi care au suportat greu condițiile severe ale nopților arctice ; au fost și oameni care nu trecuseră încă suficient prin școala vieții, nu-și formaseră încă voința necesară unui explorator polar, și au mai fost și oameni care pur și simplu nu posedau o calificare suficientă. Dar ei erau oameni sovietici, care aveau dezvoltat în cel mai înalt grad sentimentul

datoriei față de patrie. Și oricît de greu ne venea uneori să facem față situațiilor, sentimentul acesta biruia totdeauna și astfel, treptat, echipajul spărgătorului de gheață «Sedov» s-a întărit, a crescut, s-a maturizat.

Încă puțin și spărgătorul de gheață «Sibir» se va apropia de nava noastră, ne va elibera de rămășițele brîului de gheață și vom porni spre țărmurile patriei. Cîtă bucurie este să revii la aceste țărmuri cînd simți că ți-ai îndeplinit misiunea ce ți-a fost încredințată, că timpul și truda ta nu s-au irosit în zadar, că echipajul a făcut tot ce i-a stat în putință..”



CE MULT se prelungește noaptea! Încerc zadarnic să adorm, dar somnul nu se prinde de mine. Mă ridic mereu din pat, mă îmbrac, aprind o țigară, dau o raită prin navă. Din fiecare cabină se aud glasuri, peste tot este lumină. Doar pe puntea inferioară este liniște: acolo dorm Butorin, Gamankov, Ghetman, Șaripov și Megher, osteniți după o zi de muncă grea.

Aleksandr Petrovici Sobolevski face de cart. Ciupindu-și cu nervozitate bărbia, doctorul își aruncă tot timpul privirea la ceas. A făcut prinsoare cu Andrei Gheorghievici, care trebuie să-l urmeze la cart, că întâlnirea cu spărgătorul de gheață va avea loc înainte de transmiterea cartului.

În stația de radiotelegrafie, Poleanski moțăie cu coatele sprijinite de masă. Totul este strâns ca pentru drum. Aparatul de recepție este reglat la lungimea de undă a postului de radio de pe spărgătorul de gheață — cel dintîi apel îl va trezi pe radiotelegrafist.

Deasupra navei se tirăsc nori grei. Nici o stea nu licărește, nici o rază a aurorii boreale nu tulbură uniformitatea tristă a nopții. Chiar și luminile spărgătorului de gheață, care este foarte aproape, s-au pierdut cu desăvîrșire în negură. E beznă. Întunericul este atît de opac, încît nu-ți

vezi nici propria-ți palmă, dacă întinzi mîna înainte. Doar suieratul vîntului, hîrșiitul ghețurilor sfărîmate de hulă și gerul care-ți ciupește obrajii îți mai amintesc că sub picioare ai puntea unei nave în derivă.

În sfîrșit, acul ceasornicului se apropie de cifra 3, ceea ce înseamnă că la bordul spărgătorului de gheață, unde nu se călăuzesc după ora Greenwichului, ci după cea a Moscovei, este deja 6 dimineata. Acum va porni spre noi. Și, într-adevăr, intrînd în stația de radiotelegrafie, l-am zărit pe Poleanski, pe care îl trezise semnalul aparatului de recepție, notînd :

„Pornim îndată Stop Aprindeți becul de pe arborele mare”.

Mecanicii au nevoie doar de cîteva minute pentru a pune în funcțiune motorul „Cervonii Dvigun” și a furniza curent de la dinamul de rezervă. Becul de pe arborele mare se aprinde și inundă toată puntea într-o lumină vie, orbitoare. Dincolo de punte stăruie însă întunericul ca un zid de nepătruns. Oricît ne-am aținti privirile în depărtare, Sobolevski și cu mine, nu izbutim să deslușim nici cea mai infimă străfulgerare a proiectoarelor spărgătorului de gheață.

Trece o oră, trec două, trei... Spărgătorul înaintează, se apropie din ce în ce mai mult de noi. Noi însă continuăm să nu-l vedem și lucrul acesta ne scoate din sărîte.

Sobolevski se pregătește să predea cartul. Este clar acum că a pierdut rămășagul : nu el, ci Andrei Gheorghievici avea să întîmpine spărgătorul de gheață. Doctorul este furios și posomorît. Dar chiar în clipa cînd Andrei Gheorghievici își face apariția pe punte, cu totul pe neașteptate, la aproximativ un kilometru de noi țînesc deodată zecile de lumini ale spărgătorului de gheață. Ceața deasă, de nepătruns s-a risipit cît ai clipi, de parcă s-ar fi ridicat o cortină. Apariția lui atît de neașteptată ne-a buimăcit literalmente.

Iată că vigoaroasa navă amiral vine drept spre noi, urmînd cu strictețe relevmentul radiogoniometric și biruind cu ușurință gheața năruită de hulă. Puternicele proiectoare, orbitoarele lămpi „Jupiter” ale operatorilor de cinematograf, iluminarea completă a punții, hublourile luminate — toate acestea la un loc alcătuiesc un fel de feerică sărbătoare a luminii. În toți acești ani ne dezobișnuisem de o luminație atît de bogată și acum, orbiți și puțin buimăciți, umblam de

colo-colo pe punte ca găinile stîrnite noaptea de pe stinghia lor.

Ne-am pregătit mult timp pentru această întîlnire, închipuindu-ne-o în minte în toate amănuntele, ca să nu ne scape nimic. Dar iată că spărgătorul de gheață a ajuns lîngă noi și mi se pare că încă nu sîntem gata. Poate să te cuprindă desperarea numai la gîndul că pavilioanele de pavoazare încă n-au fost înălțate, că pe puntea inferioară oamenii mai dorm, că echipajul încă nu și-a pus îmbrăcămintea din blană de ren. Ne înțeleseserăm doar să întîmpinăm spărgătorul în echipament arctic complet.

— Mai repede, mai repede ! îl zoresc pe doctor. Trezește-l numaidecît pe Butorin ! N-o să apucăm să facem nimic...

Doctorul aleargă ca o sfirlează pînă pe puntea inferioară. După un minut răsăr în fugă pe punte oamenii care se îmbracă din mers. Razele proiectoarelor de pe spărgătorul de gheață luminează puternic chipurile. Oamenii își mijesc ochii, își întorc fețele, dar pe urmă se uită într-una cu nesaț la nava amiral care se apropie. Se aud risete, glume. Vorbim mai tare ca de obicei — se simte o voioșie sărbătorească febrilă.

Butorin și Gămankov se agită cu pavilioanele de semnalizare. Ca un făcut, li s-a agățat ceva și acum privesc cu teamă la spărgătorul de gheață lucrînd din toate puterile.

Cei de la bordul spărgătorului de gheață ne și deslușesc limpede. Spre înaltul cerului țîșnește o rachetă, după ea a doua, a treia ! O ploaie întreață de lumini multicolore se revarsă peste ghețuri, sfîșind întunericul. Pînă la noi ajung sunetele unei fanfare. Luminile de la bord fac să lucească instrumentele de alamă ale muzicanților de pe spărgătorul de gheață. Toată puntea, la tribord, a navei amiral este înțesată de oameni. Ei își flutură spre noi căciulile, ne strigă ceva. Deocamdată nu-i chip să deslușim chipurile lor, dar în fiecare dintre ei vedem un om drag, un prieten.

Deasupra spărgătorului de gheață se înalță un nor de abur și un șuierat gros, catifelat, răsună peste ghețuri ca un strigăt de salut. Urc în fugă pe puntea de comandă și apăs emoționat pe manivela sirenei. Timp de cîteva secunde răsună glasul ei de bas, dar pe urmă începe să șuiere cu întreruperi de parc-ar fi răgușit. Transmit manivela lui Tokarev și alerg jos spre parapet.

Sunetele orchestrei se aud tot mai tare. Tot mai puternic răsună strigătele de salut pe punțile ambelor nave. Zăresc rostogolindu-se lacrimi pe obraji tăbăciți de vînt ai prietenilor mei.

— Din pricina luminii... E prea multă lumină, rostește rușinat Poleanski, de parc-ar vrea să se scuze.

Iar Andrei Gheorghievici se poartă oarecum ciudat : cînd aplaudă, cînd rîde zgomotos, cînd scoate pe neașteptate ceasul din buzunar, se uită la el și privește încurcat în toate părțile. Deodată, cînd navele au ajuns aproape de tot, vine la mine și-mi spune :

— Konstantin Sergheevici ! A sosit timpul. Mă duc să fac observațiile meteorologice. Rămii dumneata pe punte ?

Și cu mersul lui obișnuit se îndreaptă spre ghereta meteorologică.

În toiul acestei zarve sărbătorești nu sesizez pe dată sensul cuvintelor sale. Abia cînd a ajuns la gheretă, mi-am dat seama ce voise să spună : conștiinciosul și pedantul prim-ofițer nu se socotise îndreptățit să nesocotească programul observațiilor științifice nici măcar cu trei minute înainte de sfîrșitul derivei ! I-am strigat :

— Andrei Gheorghievici ! Întoarce-te ! Acostăm îndată. Deriva s-a sfîrșit...

Efremov a privit în jurul lui, a ridicat buimac din umeri, a clătinat cu dezaprobare din cap și, girbovindu-se, a început să coboare pe punte, după ce a închis cu băgare de seamă ușa gheretei meteorologice..

Doar 10 m mai despart acum navele. Iată, bordul spărgătorului de gheață s-a și aliniat de prova lui „Sedov”. Lămpile „Jupiter” ale operatorilor de cinematograf ne proiectează lumina drept în față — pesemne că filmează nava noastră. De acolo, mi se strigă ceva. Apropiindu-mă de parapet, le strig la rîndu-mi acoperindu-mi ochii cu mîna :

— Nu văd nimic ! Cu cine vorbesc ?

Raza lămpii „Jupiter” a alunecat pentru o clipă într-o parte și atunci am zărit o siluetă plină, cunoscută din fotografiile publicate în ziare cu doi ani și jumătate în urmă. Rostesc încă nu pe deplin încredințat :

— Ivan Dmitrievici !... Bună ziua...

— Bună ziua, frățioare, bună ziua ! se aude răspunsul.

Papanin mă privește cu aceeași atenție încordată cu care-l privesc și eu : fotografiile din ziare — vai ! redau vag

fizionomia unui om. În timpul acesta răsună glasul cunoscut al lui Belousov :

— Sergheevici, prinde parîma de acostare !...

— Înțeleg, primim ! — răspund eu.

Papanin, înțelegînd că are în față pe comandantul spărgătorului de gheață „Sedov” se înviorcă și strigă :

— Konstantin Sergheevici ! Vino la noi ! Veniți toți...

De la bordul spărgătorului de gheață se lăsa deja o schelă de coborîre, amîndouă pasarelele fuseseră sfărîmate de o furtună încă în Marea Barents. Răspund :

— Toți ? Dar nu putem toți... Căldările noastre sînt sub presiune...

După aproximativ un minut, de pe nava amiral coboară un om pe gheață. Pășesc în întîmpinarea lui. Urcă pasarela Aleksandr Alferov, fratele lui Vsevolod al nostru, care se întoarce pe nava lui dragă. Ne strîngem mîinile, ne îmbrățișăm. Alferov îmi spune într-un suflăt :

— Tovarășe comandant ! Îngăduiți-mi să trec de cart la căldări, să-l înlocuiesc pe fratele meu...

— Bine. Adresează-te mecanicului șef, îi spun admirîndu-l fără voie pe mașinistul care se îmbujorează de fericire.

— Veniți o dată ! Veniți mai repede ! ne zoresc cei de pe spărgătorul de gheață.

Coborîm în goană pasarela.

Pentru prima oară, după doi ani și jumătate, întreg echipajul lui „Sedov” își părăsește nava.

Încă o clipă — și ne pomenim într-un fel de vîrtej. Aud cuvinte de salut, pîrîitul aparatului de filmat, frînturi de exclamații, sărutări. Cineva îmi strînge mîna, altcineva mă îmbrățișează, o barbă aspră îmi înțeapă obrazul, mîinile cuiva îmi strecoară în buzunar niște scrisori, cineva îmi trage niște ghionturi ușoare în spinare — sînt rugat să intru undeva, să spun ceva, să fac ceva.

Ca într-un film apar fulgerător, ivindu-se și dispărînd, chipuri cunoscute și necunoscute.

— Koste ! Ei, Koste, o secundă !... Haide fă o mutră mai veselă !

Este freneticul fotoreporter Mitea Debabov, cu care m-am întîlnit cîndva la bordul spărgătorului de gheață „Krasin”.

— Tovarășe Badighin, vă rog, măcar două cuvinte pentru „Vecernaia Moskva”¹.

Este un marinar de pe spărgătorul de gheață, corespondent voluntar al ziarului din capitală.

— Ne-a fost sortit să ne revedem ! După telegrama dumneavoastră, m-am pregătit într-o oră...

Este Ivan Vasilievici Ekimov, vechiul bufetier de pe „Sedov”. Plînge de bucurie...

Mănunchiul de oameni de pe „Sedov” se topește pe dată în această mulțime dezlănțuită. Pe Aleksandr Aleksandrovici Poleanski l-a tras la el în cabină prietenul său, radiotelegrafistul șef de pe nava amiral. Mecanicii noștri au dispărut în cabinele prietenilor lor. Kaminski și Kuciumov, foști membri ai echipajului de pe „Sedov”, îi dau gata cu întrebările pe Megher și Ghetman.

Prin nu știu ce fel de împrejurări m-am pomenit în salonul lui Belousov. Îmi este oarecum cald în veșmîntul de blană. Din lipsă de deprindere, lumina puternică îmi înțeapă ochii. Sînt așezat cu grijă într-un fotoliu, ca un bolnav grav. Mă simt foarte stîmjenit și am un aer prostesc : într-o mină mi-au infipt o portocală, iar în cealaltă un măr ; chiar în fața mea — un depozit întreg de fructe ; în jurul meu toată lumea oftează și suspină, umblă aproape în vîrfurile picioarelor.

Convorbirea se desfășoară pe apucate, cu întreruperi, la nimerală :

— Ei, și cum vă ?...

— Bine, totu-i în ordine...

— Sînt toți sănătoși ?...

— După cum vedeți...

— Zău, gîndiți-vă numai, ce minunat este !

— Păi cum altfel !...

— Ei și cum vă simțiți totuși, acolo, hm ?

— Bine, bine, excelent...

Se vede că fiecare vrea să ne spună ceva plăcut, să facă un gest de simpatie. Ne împart fotografiile ale rudelor noastre, făcute chiar înainte de plecarea spărgătorului de gheață : ne aduc scrisori, ne dau ziare și iar ne oferă fructe. Fiecare doarește, nu știu de ce, să ne trateze mai ales cu fructe. Dar oricît ar fi de atrăgătoare aceste fructe, n-avem de loc timp să

¹ „Moscova de seară”. — N.R.

mîncăm din ele. Am stat aproape toată seara cu portocala în mînă.

Pe punte, la picioarele bigii se adună, pentru a ține miting, echipajele ambelor nave. Urale puternice bubuie deasupra gheturilor mute.

În timpul acesta, radiotelegrafiștii transmit deja la Moscova raportul despre sfîrșitul derivei semnat de toți membrii echipajului lui „Sedov”.

...Cînd am luat în primire echipajul suplimentar sosit cu spărgătorul de gheață trecuse de mult de miezul nopții ; i-am făcut un instructaj celui de-al treilea ofițer, Malkov, care a preluat cartul, am terminat toate convorbirile cu corespondenții și cu fotoreporterii și în cele din urmă m-am retras în cabina lui Belousov, care mi-a făgăduit liniște deplină pînă dimineața.

— Nu-ți pun nici o întrebare, nu-ți cer nimic, nu mă interesez deocamdată de nimic și nu las pe nimeni să pătrundă aici, mi-a declarat zîbind. Ține săpun, prosop, uite aici este baia și ăsta-i patul tău. Într-un cuvînt, simte-te ca în cabina ta...

El se așează la masă, pufăind din țigară, și se adîncește în citirea unei cărți, de parcă nici n-aș fi fost în cabină...

Ar fi fost greu de închipuit un dar mai prețios decît propunerea aceasta ! După toată vînzoleala sărbătorească, după toate salutarile și felicitările auzite, simțeam atît de mult nevoia să fiu singur cu mine însumi, să recitesc scrisorile primite de acasă, să-mi adun gîndurile, să mă liniștesc măcar puțin.

Am stat mai bine de o oră în baie, în această baie adevărată cum nu mai văzusem de mult, admirînd emailul de o curățenie ireproșabilă și nichelul strălucitor al robinetelor. Apoi am ieșit din ea, m-am șters cu un cearșaf plușat de o curățenie la fel de ireproșabilă, am ieșit în vîrfurile picioarelor în cabină și m-am strecurat sub pătura nouă și moale. În clipa aceea n-a fost pe lume om mai fericit decît mine.

Dar călătoria noastră nu luase încă sfîrșit. Apropiindu-se de „Sedov”, nava amiral a flotei arctice sovietice nu-și îndeplinise decît prima jumătate a sarcinii pe care i-o încredinșase partidul și guvernul. Mai aveam de efectuat un drum lung și anevoios de la paralela 80 pînă la Murmansk printre

ghețurile din Marea Groenlandei și străbătînd apele agitate ale Mării Barents. A doua zi după întîlnirea solemnă, sărbătorească au început pregătirile obișnuite pentru drum.

De pe spărgătorul de gheață se transbordau pe „Sedov” cărbuni și lăzi cu alimente. Cu ajutorul a patru furtunuri ni se trimitea apă clocotită. Șuvoaiele de apă fierbinte năruiau căușul de gheață care se lipise prin îngheț de corpul navei noastre. Echipajul de punte, întărit prin completarea personalului, a scos ancorele din nări și le-a depozitat pe punte în vederea remorcării. Dmitri Prokofievici Butorin, care la 14 ianuarie a fost numit al patrulea ofițer, proceda cu o îndemînare deosebită. Munca avansa repede.

În timp ce echipajul navei făcea pregătirile pentru remorcare, iar mecanicii verificau pentru ultima oară mașina, o comisie specială examina nava pentru a stabili în ce măsură rămînerea îndelungată în derivă avusese influență asupra stării ei. După două zile de muncă, comisia a întocmit următorul proces-verbal : Spărgătorul de gheață „Sibir”

PROCES-VERBAL

15 ianuarie 1940. Marea Groenlandei.

În urma dispoziției primite de la directorul Direcției Generale a Căii Maritime de Nord, subsemnații am procedat la o examinare a spărgătorului de gheață „G. Sedov”, pentru a stabili în ce stare se găsește din punct de vedere tehnic.

În urma examinării corpului s-a stabilit :

1) Tot bordajul exterior este accesibil examinării și nu prezintă deteriorări, cu excepția a două scofilcături care se constată la tribord, în regiunea calei nr. 3. Nu se constată pătrunderea apei în regiunea scofilciturilor.

2) Osatura corpului, cu excepția traversei de punte de oțel din compartimentul mașinilor, care a fost îndoită, și a coastelor în regiunea scofilciturilor, care au fost puțin îndoite, se află în stare satisfăcătoare.

3) În forpic, după cum declară comandantul spărgătorului de gheață „G. Sedov”, mai înainte de începerea derivei, apa a pătruns printre niturile slăbite.

4) În procesul-verbal întocmit la bordul spărgătorului de gheață „G. Sedov” în iulie 1938 se arată că partea inferioară a etamboului, im-

preună cu pana cîrmei, sînt îndoite spre dreapta. În timpul derivei, în vara anului 1939, echipajul spărgătorului de gheață „G. Sedov” a tăiat pana și axul cîrmei în regiunea îndoiturii, pentru obținerea unei capacități parțiale de manevră. În prezent nu s-a reușit să se stabilească posibilitatea de manevrare, deoarece toată carena, inclusiv cirna, se află într-un căuș de gheață.

5) Nu s-a constatat pătrunderea apei în compartimentele dublului fund în tot timpul derivei; în prezent se mai află gheață în unele compartimente.

În compartimentul mașinilor și al căldărilor

1) Căldările se află în stare de funcționare satisfăcătoare, fiind sub presiune (sînt alimentate cu apă de mare).

2) Caldarina, cînd a pătruns apa în navă în timpul canarisirii, a fost pusă în funcțiune în două ore și jumătate, iar după aceea s-a constatat că în țevile de fum pătrunde apa.

3) Mașina a funcționat pentru ultima oară în septembrie 1938, iar după aceea a fost pusă la iernat. Acum se termină pregătirea pentru marș. Mașina nu a fost rotită (balansată) încă, deoarece elicea este prinsă în gheață.

4) Nu au fost cercetate toate pompele și tubulaturile pentru apă, care, după cum declară comandantul spărgătorului de gheață „G. Sedov”, se află în stare satisfăcătoare.

În încăperi :

1) Puntea inferioară de la prova nu este adaptată pentru locuit, deoarece căptușeala interioară a fost folosită drept combustibil.

2) Parte din pereții despărțitori din încăperile corpului de comandă au fost demontați în vederea economisirii combustibilului atunci cînd se făcea foc în sobițe.

3) Calele nr. 1 și nr. 2 nu conțin încărcătură; în cala nr. 3 se află aproximativ 350 butoaie metalice umplute parțial cu apă. În prezent apa este înghețată.

4) În toate calele instalația de ventilație este curățită; cala nr. 3 mai necesită o curățire suplimentară.

5) Mecanismele auxiliare sînt în stare nesatisfăcătoare și la sosirea în port trebuie înlocuite numaidecît.

6) Vinciul de ancoră se află în stare nesatisfăcătoare și trebuie înlocuit.

Întrucît spărgătorului de gheață „G. Sedov” nu i s-au făcut reparațiile curente înainte de începerea derivei, precum și în timpul iernării

îndelungate în timpul derivei, la sosirea în port trebuie să i se facă o reparație generală.

Președintele comisiei, comandantul spărgătorului de gheață
Belousov

Comandantul spărgătorului de gheață „G. Sedov”
Badighin

Mecanic șef al spărgătorului de gheață
Neupokoev

Mecanic șef al spărgătorului de gheață „G. Sedov”
Trofimov

Astfel, principalele organe vitale ale navei fuseseră păstrate intacte și în bună stare de funcționare. Mecanicii noștri nu așteptau decît ordinul : „Înainte !” Pentru a grăbi eliberarea lui „Sedov” din captivitatea gheții, a fost necesar să aruncăm în aer cu amonal căușul de gheață care încătușa cîrma și elicea navei. Îngropînd încărcături de explozibil de cîte 1 kg la o distanță de 2—3 m de corpul navei, Butorin distrugea gheața groasă de 5 m prinsă sub pupa, pe care o spălase deja cu șuvoaie de apă fierbinte primită de pe spărgătorul de gheață.

A sosit și clipa solemnă : după o întrerupere atît de lungă, puteam să verificăm cum bate inima navei — mașina principală. În compartimentul mașinilor s-au adunat oaspeți veniți să admire priveliștea aceasta. Operatorii de cinema au adus cu ei chiar și aparatele de filmat și lămpile „Jupiter” — hotărîseră să înregistreze pe peliculă prima turație a arborelui portelice.

După ce toate pregătirile au fost terminate, Tokarev s-a apropiat de regulator și a deschis ușurel vana. În tăcerea încordată care se lăsase se auzea deslușit fiecare sunet : fișiiitul ușor al aburului, pîriitul aparatelor de filmat, bîziiitul ventilatorului care injecta aer în focar. Deodată a răsunat un oftat greu, viguros — aburul a împins cu putere pistonul, au început să se miște bielele și masivul arbore portelice s-a pus în mișcare.

Cu o mișcare precisă, învățată, Tokarev a închis aburul și a ridicat deasupra capului degetul cel mare :

— Ca un ceasornic !...

Arborele portelice a efectuat o turație completă. Toate piesele mecanismelor funcționau perfect.

Întreaga noapte de 14 spre 15 ianuarie am petrecut-o de veghe : în cursul acestor ore s-a terminat curățirea de gheață a cîrmei și a elicei.

În zori, radiotelegrafistul șef al navei amiral a recepționat telegramele de felicitări trimise de Comitetul Central al partidului și de guvern. O adîncă tulburare ne cuprinsese pe toți.

La ora 13, pe platforma mică, lîngă avioanele acoperite cu chiciură, amarate pe puntea spărgătorului de gheață „Sibir” s-a ținut un miting.

Cerul se limpezise de nori și stelele licăreau puternic deasupra navelor. Oamenii, îmbrăcați în haine de ren și în costume vătuite, se zgribuleau de frig : gerul luase locul dezghețului. Dar toată lumea era bine dispusă ; se simțea o atmosferă sărbătorească. După cîteva ore aveam să pornim la drum. Banchizele sfărîmate de hula oceanului se frecau cu un scrișnet sec de bordajul de oțel. Navele se balansau ușor.

Adjunctul politic al navei amiral tocmai se pregătea să deschidă mitingul, cînd de pe „Sedov” veni în goană Buinițki, foarte emoționat. Mai întîrziase la bord pentru ca, profitînd de cerul înstelat, să stabilească punctul unde se aflau navele.

— Konstantin Sergheevici ! spuse el într-un suflăt. Am traversat paralela 80... Latitudinea noastră este 79°59'0, longitudinea 0°40'. Ne aflăm la hotarul emisferei răsăritene!...

În aceeași clipă au țîșnit în aer rachete răspîndind o ploaie de scînteii. S-au aprins proiectoarele.

Mitingul s-a prelungit mult. Au luat cuvîntul Belousov, Trofimov, Buinițki, eu, precum și lucrători ai expediției de pe spărgătorul de gheață „Sibir”. Participanții la miting au aprobat cu mult entuziasm textul telegramelor de răspuns.

Deasupra mării au răsunit urale. Au început ovații lungi și înflăcărâte în cinstea patriei și a partidului. De îndată ce mitingul a luat sfîrșit au reînceput, cu o energie îndoită, pregătirile de drum. Vigurosul spărgător de gheață, punîndu-se în mișcare și trecînd pe lîngă „Sedov”, sparse rămășițele căușului de gheață care se mai ținea încă prins de corpul lui „Sedov”. Sloiuri uriașe de gheață nespuse de dură se frîng cu bubuituri, se răstoarnă, se scufundă și reapar la suprafață. O parte din straturile de gheață suprapusă care s-au lipit prin îngheț de navă nu pot fi desprinse. Hotărîm ca deocamdată să ne lăsăm

remorcați de spărgătorul de gheață, nădăjduind că în timpul marșului rămășițele căușului vor sări singure din pricina izbiturilor căpătate de la banchizele întâlnite în drum.

Iată că a venit și seara, ultima seară a staționării noastre. Mîine pornim spre sud. Părea că însăși Arctica hotărîse să ne lase să ne odihnim, fără să ne mai pună la noi încercări, fără să ne mai pricinuiască noi îngrijorări : în tribordul lui „Sedov” s-au deschis ochiuri largi de apă ; întinderi negre de apă învăluie deja pupa și ocolesc prova spărgătorului de gheață.

Cerul s-a limpezit de nori. Vîntul s-a potolit. Dar ecourile hulei oceanice tot mai ajung pînă la noi, — marginea gheții nu este departe. Da, a sosit timpul să ne luăm rămas bun de la ghețurile care ne-au însoțit din Marea Laptev pînă în Marea Groenlandei. Însoțitori agitați și gălăgioși ! Ne deprinsesem însă într-atît cu ei, încît aproape că ne părea rău că ne despărțim.

Am hotărît să sărbătorim despărțirea într-un cadru solemn și festiv. Vom lăsa un drapel roșu pe o creastă de gheață mai înaltă.

Iată drapelul pregătit cu grijă pe puntea inferioară de pe „Sedov” — o pînză mare roșie, prinsă de un băț lung. Jos sînt notate datele și coordonatele primului și ultimului punct ale derivei.

Întregul echipaj de pe „Sedov” este adunat. Oamenii sînt îmbrăcați în haine din blană de ren. Poartă pe umăr carabi-nele.

— Ei, haideti, tovarăși ! le spun, ridicînd drapelul.

Coborîm pe pasarela principală. Torțele ridicate în sus de tot aruncă reflexe roșietice pe gheață, pe coloana noastră puțin numeroasă, pe drapelul care filfîie deasupra capetelor. Lumina palidă, răsfrîntă de cercul subțire al lunii noi, imprimă acestui peisaj un colorit oarecum romantic.

La o depărtare de 100 m de „Sedov” se află o movilă de gheață destul de înaltă. Ne îndreptăm spre ea pășind încet, căci vrem să prelungim cît mai mult aceste clipe ale despărțirii de Arctica.

De cîte ori am ieșit, la fel ca acum, cu drapele și torțe la mitinguri festive ! Dar manifestația aceasta nu seamănă întru nimic cu cele de pînă acum. Ea ne este dragă într-un mod deosebit.

Iată-ne ajunși la țintă. Stăm ghemuiți în vârful movilei de gheață, strinși unul lângă altul. Bățul drapelului este înfipt adânc și solid în gheață. Un vînt slab leagănă ușor faldurile pînzei. Ne scoatem căciulile, luîndu-ne rămas bun de la stindardul nostru.

Stăm tăcuți. Arunc o privire pe chipurile serioase, concentrate, luminate de torțe, ale prietenilor mei. Sînt bătute de vînt, brăzdate de zbîrcituri. În părul multora se zăresc fire argintii. Da, deriva aceasta a lăsat urme adînci. Ne-am maturizat toți, am devenit mai experimentați. Curînd, foarte curînd va trebui să ne despărțim. Îmi va părea ciudat să nu-l mai văd făcînd de cart pe Andrei Gheorghievici, să nu mai aud cîntecele vesele ale lui Viktor Harlampievici, să nu-l mai văd pe doctor aducînd în careul ofițerilor doza zilnică de vitamine...

Pesemne că și prietenii mei sînt stăpîniți de aceleași gînduri oarecum triste. Unii, cu capetele plecate, privesc în jos, la gheață. Alții și-au ațintit privirile la orizont, într-acolo unde se zărește licărirea roză, sfioasă a zorilor îndepărtate. Fiecare simte în felul lui clipele despărțirii și această tăcere este mai grăitoare decît discursurile cele mai înflăcărate.

Ridic mîna. Este semnalul „Pentru salut!”. Toate puștile și carabinele s-au înălțat și peste o clipă bubuie deasupra ghețurilor ecoul răsunător al salvei.

O a doua salvă. „Sedov” îi răspunde printr-un șuierat gros, prelung; nava împreună cu echipajul ei își iau rămas bun de la ghețuri.

A treia salvă. Ne vine greu să plecăm și mai zăbovim cîteva clipe pe movila de gheață.

În ziua de 16 ianuarie, orele 6 dimineata, am izbutit să determinăm din nou coordonatele navelor. Ele se aflau acum la 79°42' latitudine nordică și 0,55° longitudine estică; am fost purtați repede aproape drept spre sud. Ghețurile se răreau tot mai mult, influența balansului se făcea tot mai simțită. Totuși n-am izbutit să ne eliberăm cu desăvîrșire de rămășițele căușului de gheață.

Spărgătorul de gheață s-a apropiat de noi. Am fixat cablul de remorcă și puternica navă amiral ne-a tras prin gheața masivă. Nici de data asta rămășițele căușului de

gheață nu s-au desprins. Erau atât de solide încît banchizele întîlnite se fărîmîtau cînd se atingeau de aceste muchii de gheață presată, veche de mai mulți ani. În cele din urmă, cablul de remorcă, nemaiputînd rezista teribilei tensiuni, s-a rupt fără zgomot ca o ață putredă.

„Vom arunca iar gheața în aer!” am transmis navei amiral.

Spărgătorul de gheață s-a depărtat. Butorin a coborît pe gheață cu sticlele umplute cu amoniac. A îngropat încărcăturile la marginea căușului și a aprins fitilul. S-a produs explozia. Nava a tresărit. S-au desprins bucăți mari de gheață. După aceea, Butorin a repetat exploziile la tribord. Dimensiunile căușului de gheață s-au redus vizibil.

Întrucît cîrma și elicea erau acum cu desăvîrșire libere, am hotărît să mai facem încă o încercare de a elibera din mers corpul navei și am transmis spărgătorului de gheață: „Voi încerca să vin în urma voastră”.

Nava amiral a răspuns printr-un sunet de sirenă: „Urmează-mă!”

A venit clipa hotărîtoare pentru care depusesem atitea eforturi: cîrma noastră scurtată urma să fie încercată. Pregătindu-se pentru drum, mecanicii au pus în funcțiune servomotorul cîrmei și au rotit pana, mutînd-o dintr-un bord în altul. Troțele cîrmei erau deja cuplate și ne așteptam ca cîrma să funcționeze normal. Era ora 19 și 57 min, cînd am pus minierul telegarafului automat în dreptul diviziunii „încet înainte” și la pupa lui „Sedov” apa a început să clocotească. Timonierul primise ordinul să se țină în siajul navei amiral. S-a întîmplat însă ceva cu totul neprevăzut: „Sedov” s-a întors pe neașteptate la babord și a intrat cu prova în gheață.

Un fior mi-a străbătut tot trupul. Oare toate asigurările date de mine că redasem navei capacitatea de manevră fuseseră greșite? Oare ne tradisem zadarnic sub pupa timp de mai multe zile?

Înainte de a-i fi retezat cîrma, „Sedov” se întorcea la tribord, deoarece pana era îndoită spre dreapta. Acum, nu știu de ce nava se întorcea spre tribord. Ne era inexplicabilă această ciudată manevră independentă a navei. Și apoi nici nu aveam timp să mă îndeletnicesc cu analiza într-o clipă atât de încordată. Trebuia să ținem seama de faptul că „Se-

dov" nu asculta de cîrmă. Și, la orele 20 și 30 min, după cîteva încercări infructuoase de a corecta mișcarea navei, am scris cu amărăciune în jurnalul de bord :

„Intrucit nu putem naviga singuri, am stopat mașina”.

Spărgătorul de gheață se întoarse și ne trecu un nou cablu de remorcă. Membrii echipajului de pe „Sedov” furioși, posomorîți îl fixau în nările pentru lanțul ancorei. Evitam să vorbim și să ne privim unul pe altul în ochi — ne era insuportabil de rușine și de dureros.

În sfîrșit, toate pregătirile pentru remorcare au fost terminate și spărgătorul de gheață a pornit înainte. Eram înconjurați de sfărîmături mari și mici de gheață de forța 9—10. Începea presiunea. Banchizele, legănîndu-se ușor din pricina hulei, se apropiau și se înghesuiau unele într-altele. „Sedov” se întorcea îndărătnic cu prova la babord și se tira după nava amiral într-o rînă, antrenînd după el mormanele de gheață care se adunau sub tribord. Apoi iar cablul de remorcă de oțel s-a rupt.

Abia pe la amiaza zilei de 17 ianuarie, după o luptă grea și istovitoare, în timpul căreia au mai fost rupte unul după altul încă două cabluri de remorcă, nava amiral a izbutit să parcurgă cele cîteva mile care ne despărțeau de ochiul larg de apă aflat chiar la marginea gheții. În acest timp, la bordul lui „Sedov” a început să funcționeze grupul electrogen cu abur și pentru prima oară, după o întrerupere de doi ani, s-au aprins pe navă toate luminile.

Ne simțeam inima grea : oricît ne munceam creierii, nu puteam să ne lămurim ce îl împiedica pe „Sedov” să țină drumul.

După trei ore, radiotelegrafiștii noștri au recepționat o comunicare a comandantului navei care transporta cărbuni pentru noi și pentru spărgătorul de gheață.

„Văd luminile proiectorilor”.

Îl cunoșteam bine pe Saharov, acest comandant tînăr și curajos, care, fără teamă, pătrundea noaptea printre ghețuri pentru a-și croi drum singur spre noi și a ne aduce mai repede combustibilul. Tatăl lui Saharov a fost comandantul navei „Sf. Foka” pe care s-a încheiat atît de tragic expediția lui Gheorghii Sedov.

Comandantul navei „Sf. Foka” făcuse tot ce-i stătuse în putință pentru a răzbate cât mai departe spre nord, dar ce puține posibilități avusese această ambarcație hîrbuită și găurită! Fiul comandantului de pe „Sf. Foka” era incomparabil mai fericit decît el. Încă în 1937, cînd eu navigam la bordul lui „Sadko”, el lucra ca prim-ofițer pe acest spărgător de gheață de prim rang. Pipernicit, scund, brunet, nu avea o înfățișare prea viguroasă. În pantalonii lui bufanți de piele viriți în ciorapi și în pantofi, Saharov nu semăna nicidecum cu un lup de mare. Dar era foarte stimat și se bucura de mult prestigiu, fiind un admirabil specialist, care-și cunoștea perfect meseria.

Și iată că acum comandantul Saharov mergea în întîmpinarea lui „Sedov”. Nerăbdarea lui Saharov era ușor de înțeles: doar de acest nume era legată în familia lui nu numai ideea despre ilustrul explorator al Arcticii, dar și despre omul apropiat tatălui său, împreună cu care încercase zadarnic să atingă polul cu un sfert de secol în urmă.

Nava amiral ne lăsă și ieși în întîmpinarea vaporului comandat de Saharov, pentru a-i asigura înaintarea printre ghețurile în derivă. Către seară, în mijlocul ghețurilor plutitoare din Marea Groenlandei staționau, una lîngă alta, trei nave deasupra cărora fluturau pavilioanele U.R.S.S.

Hula care venea din Oceanul Atlantic se intensificase și mai mult. Valuri uriașe de apă se alungau cadentat, sfărîmînd ghețurile rărite. „Sedov” se balansa ritmic dintr-un bord în altul. Am primit cu mare mulțumire balansul de care ne dezobișnuisem în acești ani. Era negrăit de plăcut să simți sub tine marea vie, zbuciumată, veșnic în mișcare, și nu gheață moartă, de a cărei uniformitate ne era lehamite. Dar un asemenea timp nu era prea potrivit pentru transbordarea cărbunilor de pe o navă pe alta. Cele două nave, atîngîndu-se cu bordurile, săltau pe apă ca niște dopuri. Nava amiral se depărtă puțin, așteptînd ca hula să se mai potolească.

Aveam de primit în buncărele noastre 600 t de cărbuni. Voiam să împovărez cu cărbuni pupa, pentru a asigura funcționarea cîrmei scurtate. Spre sfîrșitul celei de a 15-a ore transbordarea se sfîrșise.

Eram purtați treptat tot mai departe spre sud. Ghețurile se împrăstiau și se pierdeau în întuneric. Părea că în curînd navele se vor pomeni în ape libere de ghețuri. Trebuia să se

termine cît mai repede cu putință transbordarea cărbunilor de pe spărgătorul de gheață, pentru ca apoi să ne îndreptăm spre Marele Pămînt. De pe spărgătorul de gheață amiral ne-a sosit dispoziția :

„Nava care transportă rezervele de cărbuni să urmeze între ghețuri spărgătorul de gheață, pentru ca transbordarea combustibilului să se facă în ape liniștite. «Sedov» să aștepte întoarcerea spărgătorului de gheață”.

După o jumătate de oră luminile navelor au dispărut în noapte și am rămas iarăși singuri. Balansul se înteeja tot mai mult. Nava era aruncată în toate părțile. În cabine zăgăneau paharele, călimările, care cădeau de pe mese, valizele se plimbau dintr-un loc într-altul. Zburau hîrțiile. În cele din urmă ghețurile s-au împrăștiat de tot și acum „Sedov” se afla în ape libere.

Situația devenea serioasă. Oricît ne străduiam, nu reușeam cu nici un chip să facem ca nava să asculte de cîrmă. Ea continua să se sucească cu îndărătnicie la babord. De aceea nu izbuteam să pătrundem printre ghețuri, unde am fi putut să ne statornicim. Aici însă, în ape libere de ghețuri, furtuna ar fi putut să fie funestă unei nave care nu era stăpînă pe manevră.

Am hotărît să verific încă o dată toate piesele instalației de guvernare.

Mecanicii controlau timona, verificau sectorul dințat, examinau fiecare îmbinare a troțelor cîrmei. Totul părea în deplină ordine cînd deodată, chiar în momentul în care eram gata să renunțăm definitiv la toate încercările de a repara cîrma, am izbutit să descoperim cauza tuturor nenorocirilor. Era neobișnuit de simplă. După cum se întîmplă adesea, fuseseră analizate sute de variante tehnice din cele mai complicate, cînd ar fi trebuit să examinăm pur și simplu cum acționează sectorul dințat asupra troțelor.

Am constatat că atunci cînd mecanicii noștri sudaseră troțele cîrmei, uitaseră să așeze pana în prelungirea axului navei. Ea rămînea la tribord în timp ce axiometrul¹ de pe

¹ Aparat aflat lîngă timonă, care permite să se vadă în orice moment unghiul pe care îl face pana cîrmei cu axul navei. — N.R.

puntea de comandă arăta „drept înainte”. De aceea nava venea cu atita îndărătnicie la babord, deși noi eram convinși că pana cîrmei se află la mijloc.

Au fost necesare doar cîteva minute pentru a repara această greșeală de montare atît de stupidă. Ne-am pus pe dată în mișcare și nava cu pupa bine împovărată a urmat drumul fixat tăind valurile de-a curmezișul. Ea asculta atît de ușor și cu atita precizie de cîrmă, încît unui om neinițiat nici nu i-ar fi dat prin gînd că la pupa lui „Sedov” funcționa doar o parte a penei.

— Vino la stînga ! i-am comandat timonierului.

Nava a început să gireze numaidecît spre stînga.

— Ține așa !

Nava navigă drept înainte.

— Vino la dreapta !

Nava a început să gireze spre dreapta.

După ce am experimentat nava timp de o jumătate de oră și ne-am încredințat că ascultă perfect de cîrmă, am hotărît să ne apropiem de spărgătorul de gheață.

„Sedov” a intrat între ghețuri, împingînd cu ușurință frînturile de banchize. L-am chemat pe Trofimov :

— Dmitri Grigorievici ! Hai acum cu toată puterea, ridică presiunea la mașini cît se poate de mult. Asta va fi pentru noi cea mai bună verificare...

Mecanicul șef a dat cu înțeles din cap și a dispărut în compartimentul mașinilor. Am urcat pe puntea de comandă și am început să admir fără să vreau nava noastră. În jurul nostru, cît vedeai cu ochii — gheață sfărîmată ; aproape nici un ochi de apă. Cu zăngănituri și bubuituri „Sedov” sfărîma, țărîmița și turtea banchizele înaintînd cu o viteză de 4—5 mile pe oră. Reîntoarsă la viață după doi ani și jumătate de inactivitate forțată, nava asalta ghețurile cu o energie îndoită parcă. Era o plăcere și o adevărată bucurie să vedem roadele muncii îndelungate și îndîrjite depuse de întregul nostru echipaj : nu numai că salvasem nava de la naufragiu, dar o și pregătisem pentru bătălia împotriva ghețurilor. Acum puteam să raportez că spărgătorul de gheață „Sedov” era în stare să înainteze singur printre ghețuri, deoarece cîrma fusese reparată.

Deși navigam de vreo douăzeci de minute, tot nu se vedeau încă luminile celorlalte nave.

Pe neașteptate Poleanski recepționează ordinul navei amiral :

„Sedov» ! Ieși în ochiul de apă” !

Era destul de riscant să guvernezi printre ghețuri sfărâmate, avînd cîrma scurtată. Dar dacă era vorba să verificăm, apoi trebuia s-o facem pînă la capăt. Am ordonat la mașini :

— Mașinile pe drum înainte¹.

rotațiile mașinii se accelerară. Apa la pupa a început să clocotească și mai tare. Nava se aplecă puțin într-un bord și apoi începu să descrie o curbă.

Membrii echipajului care nu erau de cart alergară pe punte admirînd această frumoasă manevră. Nava ascultînd de cîrmă, guverna cu siguranță printre ghețuri și făcu o giratie lăsînd în urmă o diră neagră în formă de potcoavă.

— Bine executat, rosti cu admirație Andrei Gheorghievici, aruncîndu-și privirea înapoi. Bătrîna noastră are să-și mai facă veacul în Arctica !..

Am dat tăcut din cap. Într-adevăr, examenul fusese susținut pînă la capăt : „Sedov” nu numai că a putut să înainteze pe drumul indicat, dar era în stare să și manevreze între ghețuri.

La 21 ianuarie, noaptea tîrziu, spărgătoarele de gheață și „Sedov” au pătruns în sinuosul Fiord de Gheață. Coasta muntoasă a Spitzbergenului acoperită cu ghețuri veșnice, scaldată în lumina spectrală a lunii, înfățișa o priveliște fantastică, pîrînd un decor cu totul ireal. Era totuși pămînt, fie el chiar înghețat, tare, stîncos, dar pămînt adevărat. Ultima oară văzusem pămîntul la Tixie, cu doi ani și jumătate în urmă. Priveam cu ochi avizi la capurile stîncoase, dantelate, la ghețarii albaștrui, la munții acoperiți cu zăpadă — pămînt mohorit dar minunat pe care navigatorii ruși l-au studiat atît de bine încă în evul mediu.

Aproape trei zile și trei nopți a durat drumul nostru de la marginea gheții pînă la Fiordul de Gheață.

¹ Comanda care se dă pentru punerea mașinilor cu toată viteza înainte. — N.R.

Navigația decurgea foarte liniștit. Marea ne alinta; de îndată ce ne-am depărtat de marginea gheții, s-a statornicit un timp calm, frumos. Aveam un ușor balans. Pe apă, o dîră argintie, datorită imaginii prelungite a lunii strălucea pînă la orizont. Spre sud, zorile luminau tot mai tare, prevestind apropierea zilei. Pe la amiază se făcuse atîta lumină încît pe punte se putea citi fără greutate un scris mai mare.

După o întrerupere atît de îndelungată, la bord a început din nou obișnuita activitate desfășurată în murmurul ritmic al mașinii: se succedau carturile, se trasa pe hartă drumul, ofițerii de cart stabileau coordonatele cu ajutorul sextantului. Dar călătoria care se prelungise atîta era aproape de sfîrșit. În toate colțurile navei se desfășurau pregătirile în vederea debarcării. Viktor Buinițki cutreiera toate cabinele scoțînd din diferite unghere fie o lampă cu petrol afumată, fie o portavoce de hîrtie, fie un felinar vechi. Îi dădusem dispoziții să adune cît mai multe obiecte folosite în traiul nostru de toate zilele, pentru a le oferi Muzeului Arctic din Leningrad.

Butorin își petrecea aproape tot timpul liber în cală, de unde răzbătea pînă sus un gîgiit pașnic de gîște, atît de neobișnuit auzului nostru. Gîștele ne-au fost aduse de spărgătorul de gheață pentru delectarea noastră. Dar aceste umile păsări domestice l-au înduioșat pînă într-atîta pe al patrulea ofițer al meu încît el s-a opus cu înversunare sacrificării lor. Echipajul l-a susținut pe Butorin, astfel încît hotărîrăm să ducem păsările vii și nevătămate la Murmansk. Revenind din cală, el raporta zîmbind:

— Sînt blinde de tot. Cum mă apropii de ele, aleargă spre mine și gîgîie.

Numai Jerry și Ldinka nu împărtășeau atașamentul general pentru gîște. Cîinii priveau cu toată neîncrederea și gelozia la acești grăsuți albi nou-veniți și lătrau furioși...

Iată, înaintea noastră s-au aprins luminile electrice ale Barentsburgului. Se conturează, vag, silueta puternicei macarale pentru încărcat cărbuni, înaltă cît o casă cu 15 etaje. Belousov îmi transmite o radiogramă:

„Konstantin Sergheevici! Voi trece sub macaraua de încărcat cărbuni iar tu treci la debarcaderul pentru pasageri”.

Indepărtînd gheața sfărîmată, ne apropiem cu băgare de seamă de debarcader. Sintem întîmpinați cu urale, cu strigăte

de salut și aplauze. Aș dori să cobor cât mai repede pe uscat, să îmbrățișez și să sărut pe prietenosii cetățeni ai celei mai nordice așezări de mineri sovietici. În sfârșit, aruncăm parîma de acostare pe mal.

Minerii ne-au întâmpinat cu o cordialitate deosebită. S-a organizat un bal la clubul local în cinstea echipajelor de pe cele două nave. Ni s-au oferit daruri, ni s-au servit bucate gustoase. Vizităm așezarea și mina cu care pe drept cuvînt se mîndresc locuitorii Barentsburgului.

După cum se știe, pomorienii noștri din regiunea Mării Albe au trăit și au vînat în arhipelagul Spitzbergen încă de la începutul secolului al XV-lea. Rușii au explorat și au valorificat acest îndepărtat pămînt nordic în epoci mai recente. Pînă în 1920 însă Spitzbergenul nu a aparținut nimănui și din punct de vedere juridic era așa-numita „Țara nimănui”. În urma hotărîrii adoptate de Conferința de la Paris din 2 februarie 1920, suveranitatea asupra Spitzbergenului a trecut Norvegiei, iar cetățenilor celorlalte state li s-a acordat libertatea de a se așeza pe insule și de a desfășura o activitate productivă. U.R.S.S. a achiziționat aici zăcăminte de cărbuni la Grumant-City la o depărtare de numai 30 km de Barentsburg.

La 7 noiembrie 1932, minierii trustului sovietic „Arktik-ugol” au produs primele tone de cărbuni, readucînd la viață o mină părăsită.

Barentsburgul de astăzi nu mai seamănă de loc cu așezarea jalnică de altădată. Am vizitat cu mult interes căminele frumos mobilate ale minerilor, clubul mare și bine amenajat, cantina nouă cu fabrica-bucătărie mecanizată, serele în care, sub razele luminii electrice, înfloresc trandafiri și se coc castraveți, admirabila fermă pentru creșterea animalelor.

După aceea am primit și noi oaspeți la bord. A început un adevărat pelerinaj al curioșilor; fiecare locuitor din Barentsburg voia să arunce o privire pe o navă care derivase prin întregul Ocean Înghețat.

Se prezintă la noi lucrătorii ziarului local „Polearnaia Kocegarka”¹ și ne înmînează cu un aer solemn un număr special al ziarului închinat sosirii lui „Sedov” la Barentsburg. După aceea își face apariția o delegație de elevi. Sosește frizerul, interesîndu-se dacă nu este necesar ajutorul lui. Bărboșii noștri au refuzat politicos, dar categoric serviciile

¹ „Compartmentul căldărilor polare”. — N.R.

meșterului polar. Ei au hotărît să-și ducă bărbile stufoase pînă la Marele Pămînt. Doar Sobolevski, ca să nu-l jignească pe frizer, se hotărăște să se despartă de barbă, lăsîndu-și doar niște mustăți bogate.

După ce am terminat cu frizerul, își fac apariția două femei. Ele își plimbă privirea atentă prin cabina plină cu lăzi cu fructe și alte bunătăți și chipurile li se întunecă.

— Aveți mult din toate ! Și noi care voiam să vă facem o bucurie. Uite, nevestele minerilor v-au trimis cîrnați de casă. Poate că n-o să refuzați darul nostru ? Au trimis din inimă.

Am sărit din fotoliu și, fisticindu-mă puțin, m-am adresat oaspeților, oferindu-le portocale și bomboane :

— Vai, cum se poate, cum se poate ! O să fim foarte bucuroși. Cînd eram în mijlocul ghețurilor, visam să mîncăm cîrnați dintr-ăstia.

Femeile se liniștiră și, întrerupîndu-se una pe alta, începură să mă întrebe :

— Dar purcel fript vă place ? O să vă trimitem dimineața...

— Poate vreți și lapte ?

— Avem de toate, întocmai ca pe continent...

Am hotărît să lăsăm la Spitzbergen cea mai mare parte a rezervelor noastre alimentare. De ce să le ducem la Murmansk, dacă după aceea va fi necesar să transportăm aceleași alimente de la Murmansk la Barentsburg ?

Au început să uruie vinciurile, bigile au fost puse în mișcare și s-a purces la debarcarea bagajelor din calele lui „Sedov”.

Expertiza efectuată a confirmat că cea mai mare parte a alimentelor, îndeosebi untul care derivase împreună cu noi doi ani și jumătate, își păstrase toate calitățile. Pe la sfîrșitul debarcării s-a produs un incident comic, care ne-a făcut pe urmă să rîdem cu hohote mult timp. În grabă, Andrei Gheorghievici, care conducea operația de predare a alimentelor, a debarcat pe mal cîteva butoaie cu varză murată, pe care o dădusem de mult la rebut, deoarece se prefăcuse în cursul acestor doi ani în ceva ce nu poate fi descris. Și iat-o pe tinerica și energica magazineră, după ce a luat cunoștință de conținutul mirositor al acestor butoaie, înfățișîndu-mi-se și exprimîndu-și protestul ei hotărît : cum de

cutezasem să aprovizionăm colonia sovietică cu alimente alterate ?

I-am explicat prevenitor că aprovizionarea Barentsburgului nu se număra de fapt printre îndatoririle echipajului de pe „Sedov” și am sfătuit-o să arunce butoaiele cu varză muceztă în Fiordul de Gheață, ceea ce a și făcut.

Timp de trei zile am fost oaspeții minerilor polari sovietici, în care timp buncărele și calele navelor „Sibir” și „Sedov” s-au umplut cu cărbuni selecționați, de cea mai bună calitate.

La 24 ianuarie, am stins toate luminile, am închis etanș toate hublourile și am pornit în călătorie nocturnă pe ape străine spre coasta Uniunii Sovietice. Trebuia să fim foarte prudenți și să veghem marea cu vigilență : chiar și aici, lângă coasta înghețată a Spitzbergenului, ajungeau ecourile războiului dezlănțuit în Europa...

Doar 682 mile despart Barentsburg de Murmansk. Navelor le-a trebuit mai puțin de cinci zile pentru a străbate distanța aceasta și cu toate acestea zilele cât am navigat prin Marea Barents ni s-au părut o veșnicie.

Radioul ne aducea știri îmbucurătoare. Familiile noastre sosiseră la Murmansk. În întâmpinarea noastră urma să iasă un vapor cu care aveau să vină rudele. Străzile orașului transpolar erau deja pavoazate cu pancarte și drapele de sărbătoare. Chiar și Leningradul și Moscova se pregăteau să sărbătorească echipajul nostru.

Zorii zilei de 28 ianuarie. Până la Murmansk au mai rămas mai puțin de 100 mile. Zorile roșii-aurii au inundat jumătate din bolta cerească. Stelele s-au stins. Valurile molatice, măta-soase au căpătat o nuanță albăstruie ; până acum fuseseră negre, tuciurii.

Zorile se învăpăiau tot mai mult. Pe neașteptate, departe de tot spre sud, a țîșnit un capăt mic fierbinte, orbitor de luminos al soarelui. Razele lui calde s-au repezit în înălțimi ca niște săgeți și o lumină purpurie a colorat mai întâi mărul catargului mare, apoi greementul, după aceea punțile și în cele din urmă valurile mării. Stoluri de pescăruși cu aripi albe și-au luat zborul în întâmpinarea soarelui pe care-l vedeam pentru prima oară după cea de-a treia noapte polară.

Spre sud, în albastrul cerului, au început să se înalțe roto-coale de fum negru. Dîrele de fum se apropie de noi cu o repeziciune de necrezut. Se zăresc deja coșurile.

Lăsînd valuri înpumate la pupa, navele fac o întoarcere bruscă și pornesc pe drumuri paralele. De-a lungul bordurilor stau siruri de marinari. Pe catarge flutură pavilioanele semnalelor de salut. Bubuie salvele de salut ale tunurilor, iar acordurile solemne ale „Internaționalei” se revarsă peste marea potolită. În înălțime se aude uruitul viguroaselor motoare ale avioanelor. Două avioane imense vin în întâmpinarea noastră, lăsîndu-se jos și descriind viraje deasupra lui „Sedov”.

N-apucăm să ne săturăm admirînd această priveliște și cineva strigă :

— Pămînt ! Pămînt !...

Într-adevăr, departe înaintea noastră se ivesc încet, încet, din pînza albastră a cetii, lanțuri muntoase acoperite de zăpadă, care tînesc cu chenarul lor golful Kola.

Toate simțămintele noastre, toate năzuințele, întreg cugetul nostru sînt îndreptate spre acest pămînt îndepărtat și ne ațîntim privirile spre el ca spre lucrul cel mai sfînt și mai drag.

La aceste latitudini zilele sînt deocamdată scurte. Soarele se ascunde foarte repede la orizont. Întunericul se îngroașă. Contururile țărmurilor se topesc și se destramă. Dar Marele Pămînt ne trimite o nouă semnalare a existenței lui : pe neașteptate țîșnește și apoi se lasă pe apă un fascicul lung de lumină albastră. Încă o rază, și încă una... Sînt marinarii din paza coastei care salută navele noastre și le arată drumul spre țărmul natal. Razele tremurătoare ale proiectoarelor luminează cînd corpul spărgătorului de gheață, cînd se mută pe „Sedov”, cînd brăzdează apa făcînd-o să ardă și să scînteieze cu flăcără albastră și rece. În spate, la tribord, la babord se aprind mereu alte lumini de semnalizare : sînt alte nave care se alătură escadrei noastre. Lumini roșii, albe, verzi licăresc în toate părțile.

Citesc telegrama pe care o transmite nava noastră amiral :

„Consiliului militar. Mulțumim pentru primirea călduroasă. Echipajul de pe «Sedov» trimite salutul său marinarilor din Flota Nordului”.

Este noapte tîrziu... Nu e plăcut să-ți faci apariția la Murmansk la o oră atît de nepotrivită, deoarece acolo se fac pregătiri pentru a ne întâmpina cu un miting de masă. Fundarisim ancora pentru a aștepta aici, la intrarea în golful Kola ivirea dimineții. Firește că nici unul dintre noi nu se duce să

se culce. Nu poți să adormi atunci cînd știi că a doua zi în zori vei păși pe pămîntul natal și după o despărțire îndelungată îi vei îmbrățișa pe cei dragi.

Rudele noastre, care se aflau de cîteva zile la Murmansk, au petrecut la fel de agitate ca și noi noaptea aceasta : ele știau că „Sedov” se afla la o depărtare de numai cîteva mile de Murmansk și numărau minutele pînă la plecarea vaporului „Herzen” care le fusese pus la dispoziție.

Era ora 11 dimineața cînd „Herzen” se arătă, în sfîrșit, la orizont. Încet, încet, canarisit puțin la tribord. Pe punte se agitau sute de oameni.

Ghirlande de pavilioane sărbătorești, instrumentele de alamă ale muzicanților, mulțimea de pe punte, toate ne aminteau că „Herzen” nu plecase într-o călătorie obișnuită.

Nu mă număr printre oamenii sensibili și sentimentali, dar în clipa în care navele se apropiau, inima a început să-mi bată cu putere și în gît mi s-a ridicat un nod. Stăteam toți cu privirile ațintite spre puntea lui „Herzen” ; fiecare dintre noi voia să găsească mai repede în mulțimea densă a pasagerilor chipurile celor dragi. Deodată răsună la pupa strigătul strident al lui Ghetman ; se simțea în el în același timp și bucurie, și uimire, și recunoștință față de patrie pentru că totul se sfîrșise atît de bine :

— Mamă ! Mama mea !

Un virtej de salutări, de strigăte de bucurie, de exclamații însuflețite se înalță de pe punțile ambelor nave.

— Vitea ! Vitea ! Ne vezi ?

— Salutare, Mihail Prokofievici !

— Kosteă, Kosteă !... Ei, măi Kosteă !...

Sînt strigat deodată din trei părți și nu știu unde să mă uit mai întii. Și „Herzen” care se mișcă atît de încet ! Sute de oameni au năvălit la tribord.

În sfîrșit, îi zăresc în această învălmășeală pe toți patru deodată, iată-i : Olea, tata, mama și sora mea. Își croiesc drum din toate puterile lîngă parapet. Olea... Este aceeași, nu s-a schimbat de loc ; este doar puțin slăbită. Tata... cît de mult a încărunit în acești doi ani și jumătate ! Iar sora mea, ei bine, surioara !... O recunosc cu greu pe Jenicika ; cînd am plecat era o adolescentă lungă și stîngace, iar acum în fața mea se află o fată drăguță. Uite-o și pe mama... Plînge de bucurie...

— Olea ! Zorește-l pe comandant, spune-i să acosteze mai repede, îi strig în glumă.

Fără să mai aștepte sfârșitul acostării, oamenii se cațără peste parapet și sar pe puntea lui „Sedov”. Cel dintîi a sărit la noi hidrologul Cerneavski, prieten vechi al lui Viktor Bui-nițki, împreună cu care a derivat la bordul lui „Sadko”. Pe urmă cineva o ajută pe Olea să treacă peste copastie. Alerg în întîmpinarea ei și-l văd în treacăt pe Poleanski ducînd solemn în stația de radiotelegrafie pe fetița lui, Zoia, care șade înfiptă pe umerii lui. Butorin, cu o îmbrățișare voinicească, strînge la piept pe sora și pe fratele lui.

Trei ore mai tîrziu zburam pe o vedetă rapidă spre marinarii din Flota Nordului.

Seara am ajuns la Murmansk. Uzinele, precum și navele care staționau în radă ne-au întîmpinat cu o grandioasă simfonie de sunete de sirenă. Zeci de proiectoare așterneau în fața noastră, pe apă, un covor albastru luminos. Acordurile orchestrelor, urale din mii de piepturi.

Aș putea istorisi îndelung, la infinit, despre întîlnirile călduroase, prietenești pe care le-am avut pe Marele Pămînt ; despre entuziasmul cu care ne-au sărbătorit pionierii din Murmanskul transpolar, care și-au mobilizat toate talentele artistice pentru ca să ne distreze cît mai bine ; despre faptul că într-o seară geroasă de februarie, într-o haltă îndepărtată a liniei ferate Kirov, un grup de muncitori ne-au oferit buchete de flori adevărate, naturale, crescute de ei cu grijă la lumină artificială ; despre faptul că sprintenii și viguroșii schiori ai Kareliei au însoțit trenul nostru de la un semafor la altul pentru a prelungi clipele întîlnirii ; despre felul ospitalier în care ne-au întîmpinat minerii de la Moncegorisk și tăietorii de lemne din Petrozavodsk, ostașii de pe frontul finlandez și colhoznicii din regiunea Leningrad.

Și întîlnirea cu Leningradul ! Cu ce caldă și prietenoasă ospitalitate ne-au primit cetățenii Leningradului, începînd cu metalurgiștii și constructorii de nave și terminînd cu elevii școlilor militare și cu pionierii. Și recepția de la Smolnii, unde Andrei Aleksandrovici Jdanov ne-a îmbrățișat și ne-a sărutat pe fiecare și a stat îndelung de vorbă cu noi, punîndu-ne

întrebări despre viața noastră și despre munca desfășurată în cursul derivei.

Simțeam vădit că terminarea cu bine a derivei lui „Sedov” nu ne bucura numai pe noi, exploratorii polari. Vedeam că soarta vaporului sovietic pierdut printre ghețuri și a micului său echipaj devenise, în anii aceștia, obiectul gândurilor și grijii întregului popor sovietic.

Academicieni cărunți, mecanici de locomotive, colhoznice vîrstnice, maestri ai artei — toți se interesau cu aceeași grijă prevenitoare despre viața noastră, despre munca și sănătatea noastră, despre perspectivele explorării Arcticii.

În aceste convorbiri, elementul personal nu era despărțit de cel general. Oameni care păreau să fie cu totul străini de practica navigației printre ghețuri ne întrebau cu același interes, în spirit gospodăresc și practic, pe mine și pe prietenii mei, despre starea ghețurilor dincolo de paralela 86; cu același interes îi chestionam noi despre cea de a doua etapă a metroului, despre expoziția agricolă, despre ultimele realizări în domeniul științei. Este negrăit de frumoasă în înfrumusețarea ei reală ideea aceasta conducătoare a țării noastre — ideea colectivismului!

Și cu cît ne apropiam de inima patriei, de Moscova, cu atît creștea în noi sentimentul mîndriei pentru patria noastră puternică, pentru poporul nostru.

Număram cu nerăbdare orele și minutele care mai rămîneau pînă la sosirea în capitală.

Și iat-o, în sfîrșit, în fața noastră, Moscova, maiestuoasă și mîndră, veselă și ospitalieră, draga, veșnic tînăra Moscovă. Pe lingă geamurile vagoanelor zboară așezările de vile troiene, fulgeră duduind nesfîrșite trenuri de marfă și de călători, se apropie masivele de piatră ale noilor clădiri. Trenul își încetinește mersul și nimerim pe dată într-un vîrtej de îmbrățișări prietenești care fac să pălească tot ceea ce cunoscusem pînă acum.

Izbutesc să-mi amintesc doar unele amănunte ale acestei întîlniri, atît de mult ne-a zguduit. O dimineață geroasă, neobișnuit de rece pentru capitală. Buchete imense de liliac, mixandre, crizanteme. Chipurile zîmbitoare, roșii de frig, ale celor care ne întîmpină. Se află aici academicieni, oameni de artă, Eroi ai Uniunii Sovietice. Dar n-apuc să le strîng mîna, cînd mă pomenesc deodată în îmbrățișarea de fier a cuiva.

Steluțe pe guler, mustățile cunoscute în lumea întreagă ale mareșalului Budionii...

— Semion Mihailovici !...

Au scînteiat baionetele gărzii de onoare. S-au dat în lături ușile largi. Piața este plină de delegații ale moscoviților. Rotocoale de abur se înalță deasupra mulțimii, zăpada scîrțiie sub picioare. Dar nici unul dintre noi nu simte frigul.

Un scurt miting. Sîntem așezați în automobile și gonim pe artera largă. Fără să țină seama de ger, ferestrele locuințelor sînt larg deschise, balcoanele pline de lume. De la ferestre oamenii ne fac semne cu batistele, ne aruncă buchete de flori.

Pe trotuare — mulțimi însuflețite de moscoviți.

Cu doi ani și jumătate în urmă casa aceea uriașă din colțul străzii Lesnaia nu era. Și în locul impunătoarei clădiri care se înalță în colțul străzii Vasilevskaja era doar un gard de scînduri. Și stația aceasta de metro nu era. Dar asta ce-i ? Un cvartal întreg de splendide clădiri noi. Și strada este de două ori mai lată decît înainte.

Nu, nu-i ușor să te descurci prin noua geografie a Moscovei. Să lăsăm îndeletnicirea aceasta pentru altă dată, cînd voi avea mai mult timp liber. Și acum prin vîrtejul de foi volante care cad în zbor de pe acoperișurile noilor clădiri peste mașinile noastre, zărim stelele rubinii ale Kremlinului. Automobilele fac un viraj la dreapta și intră pe poarta unui turn cu acoperișul țuguiaț. Inima își accelerează bătăile — iată a sosit clipa la care am visat atîta timp cu ardoare !

Clădirea înaltă, maiestuoasă a Palatului Mare al Kremlinului. Trepte largi de marmură. Sala Gheorghievski în alb și aur. Lumină strălucitoare, foarte multă lumină. În fața meselor lungi, sute de oaspeți invitați de guvern la recepție.

Am visat mult la această întîlnire. În viscole și ger, în clipele înspăimîntătoare cînd ne atacau ghețurile, în lungile nopți polare ne spuneam : toate acestea-s vremelnice, toate acestea-s trecătoare ; dacă astăzi ne este greu, în schimb ce fericire ne așteaptă mîine, dacă vom rezista cu cinste acestei încercări.

Și iată că sosise ziua aceasta.

Cei mai buni oameni ai capitalei se adunaseră sub bolțile acestui palat pentru a împărtăși împreună cu noi bucuria izbînzii.

Uneori mi se pare că totul este un vis. Parcă nici nu-mi vine să cred că această întâlnire poate să fie atât de intimă, atât de simplă și firească.

Noaptea târziu, ieșim însuflețiți, înfierbîntați pe poarta turnului Spasski în Piața Roșie, care se întinde tăcută. Sună melodios orologiul Kremlinului, ale cărui bătăi răsună în clipa aceasta pe întreg globul pămîntesc — de la Polul Nord la Polul Sud. Strălucesc pașnic stelele rubinii pe turnurile Kremlinului. Și fiecare bătaie a orologiului, fiecare rază a stelei,

fiecare piatră a acestor ziduri vechi ne amintesc prietenos :

— Sînteți acasă, dragii mei. Odihniți-vă și dormiți liniștit.

La revedere, pînă la noi victorii, pînă la noi întâlniri !...



DESPRE AUTOR

K. S. Badighin, cunoscut explorator al Arcticii, comandant de cursă lungă, s-a născut în 1910 în orașul Penza. A pornit pentru prima oară pe mare la vârsta de 17 ani, navigând peste 30 de ani pe navele flotei comerciale sovietice, mai întâi ca marinar, apoi ca secund și începând din 1938 în funcția de comandant. A făcut numeroase călătorii lungi, a trecut prin toate porturile mari din Uniunea Sovietică și Europa Occidentală, a fost în Egipt, Algeria, Arabia, Turcia, în Insulele Filipine, China, Japonia, Canada, S.U.A. și America de Sud. În anii Marelui Război pentru Apărarea Patriei a comandat nave comerciale cu încărcături pentru front.

În 1935 a fost trimis de Comsomol ca secund pe spărgătorul de gheață „Krasin” cu care a efectuat prima călătorie pe Calea Maritimă de Nord. S-a simțit atras de activitatea desfășurată în Arctica.

În 1937 a început vestita derivă a spărgătorului de gheață „G. Sedov” prin Oceanul Înghețat de Nord, care a durat 812 zile.

Guvernul a dat o înaltă apreciere muncii efectuate de membrii echipajului spărgătorului de gheață „Sedov”. Pentru comportarea eroică în timpul derivei, pentru efectuarea vastului program de cercetări științifice în condițiile cele mai grele ale Arcticii și pentru curajul și dârzenia cu care le-au îndeplinit, întregul echipaj al navei a fost răsplătit cu cea mai

înalță distincție a patriei — titlul de Erou al Uniunii Sovietice, iar nava a fost decorată cu Ordinul Lenin.

K. S. Badighin este membru al Uniunii scriitorilor sovietici. A scris cîteva cărți din viața marinarilor : Cei de pe „Sedov”, Spre Grumant, Cuceritorii mărilor reci, Pînze străine.

CUPRINSUL

Din partea editurii	5
-------------------------------	---

ÎN CAPTIVITATEA GHEȚURILOR

Navele se îndreaptă spre est	9
Așadar, rămânem să iernăm	38
Școala muncii și a dîrzeniei	54
Avioanele găsesc caravana	80
Tabăra celor treizeci și trei	106
„Sedov“ rămîne singur	129

PEREGRINÎND PRINTRE PETELE ALBE

În pragul celei de-a doua nopți polare	153
În luptă corp la corp cu ghețurile	177
Cincisprezece cercetători	201
Glasul patriei	220
Spre nord	234
O lună de munci de șoc	235
Zilele noastre de lucru	273

LA LATITUDINI NEEXPLORATE

An nou — neliniști noi	295
Rămânem la bord pînă la sfîrșitul derivei	316

Mobilizarea rezervelor	331
Cum am dat de fundul oceanului	343
Primăvara dincolo de paralela 86	367
Privind înapoi la drumul parcurs	393
„Sedov“ se pregătește pentru navigație	411

ULTIMUL IERNAT

La 370 de kilometri de pol	439
A treia iarnă în mijlocul ghețurilor	462
Ghețurile se pun iar în mișcare	484
În Marea Groenlandei	504
Ultimele mile	525
Spre țărmurile dragi	547
<i>Despre autor</i>	577

Redactor resp. de carte P. Mihăileanu
Tehnoredactor E. Iacob

Dat la cules 28.02.1962. Bun de tipar 23.04.1962. Tiraaj 23.000 + 75 ex. broșate și 2000 + 25 ex. legate. Hirtie semivelină 65 g/m². Format 61×86/16. Coli editoriale 34,33. Coli tipar 36,50. A. 0195/1962. Indici de clasificare zecimală : pentru bibliotecile mari 910 (98), pentru bibliotecile mici 91.

Tiparul executat sub comanda nr. 20242 la Combinatul
Poligrafic Casa Științei, Piața Științei nr. 1,
București — R.P.R.

AU MAI APĂRUT ÎN
EDITURA ȘTIINȚIFICĂ:

<i>Fr. Bacon</i>	NOUA ATLANTIDĂ 128 pag. — 3,60 lei
<i>A. Safonov</i>	A. HUMBOLDT 192 pag. — 6,15 lei
<i>E. M. Kreps</i>	PE „VITEAZ” SPRE INSULELE OCEANULUI PACIFIC 235 pag. — 6,10 lei
<i>D. Livingstone</i>	CĂLĂTORII ȘI CERCETĂRI ÎN AFRICA DE SUD 400 pag. — 11,75 lei
<i>A. Bombard</i>	NAUFRAGIAT DE BUNĂVOIE 200 pag. — 6,65 lei
<i>L. Nițescu</i>	REPUBLICA GUINEEA (Colecția „Pe harta lumii”) 160 pag. — 5,25 lei

Lucrările apărute în Editura Științifică pot fi procurate :
— de la toate librăriile din țară ;
— prin difuzorii de cărți din întreprinderi și instituții.

Lei 19,40